

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'OUVERTURE DU CANAL DE PANAMA

ET LES

INTÉRÊTS DES COLONIES FRANÇAISES

DES ANTILLES ET D'Océanie

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 27 novembre 1913, à 3 heures

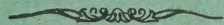
PAR

Félix BILLOT

Rédacteur au Ministère des Colonies

Président: M. PERREAU, professeur.

Suffragants { MM. LESEUR, professeur.
ALLIX, agrégé.



LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, rue Soufflot, PARIS-5°

Léon TENIN, Directeur

1913

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'OUVERTURE DU CANAL DE PANAMA

ET LES

INTÉRÊTS DES COLONIES FRANÇAISES

DES ANTILLES ET D'OCÉANIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 27 novembre 1913, à 3 heures

PAR

Félix BILLOT

Rédacteur au Ministère des Colonies



Président: M. PERREAU, professeur.
Suffragants { MM. LESEUR, professeur.
ALLIX, agrégé.

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, rue Soufflot, PARIS-5^e

Léon TENIN, Directeur

1913



Digitized by the Internet Archive
in 2026

L'OUVERTURE DU CANAL DE PANAMA

ET LES

INTÉRÊTS DES COLONIES FRANÇAISES
DES ANTILLES ET D'Océanie

PREMIÈRE PARTIE

LE CANAL DE PANAMA

**Les divers projets ; l'affaire française ;
la reprise par les Américains**

« Le canal de Panama va s'ouvrir... » telle est la rumeur qui, depuis deux ans surtout, s'est répandue à travers les continents, provoquant un émoi bien compréhensible dans les milieux les plus divers : diplomatiques, parlementaires, maritimes, coloniaux, et le monde de la Presse. Nouvelle sans cesse démentie par les événements, car la Nature, rebelle aux efforts des hommes, semble s'opposer à la violence qui lui est faite. A plusieurs reprises, les journaux nous ont appris que des obstacles nouveaux

avaient surgi : c'est un éboulement, un glissement, une infiltration, qui reculait de plusieurs mois, l'échéance tant attendue.

Mais actuellement, on peut prévoir avec quelque certitude la prochaine mise en communication directe des deux grands océans, et la date d'inauguration officielle du canal de Panama a été fixée au 1^{er} janvier 1915.

Et les intérêts en présence se sont réveillés ! Ils sommeillaient depuis la célèbre affaire française qui s'était terminée si lamentablement. L'ouverture du canal de Panama semblait un mythe, un rêve, dont la réalisation paraissait si lointaine — en France du moins — qu'il était, pensait-on, bien inutile de se préoccuper à l'avance des avantages qu'on en pourrait tirer.

Mais les intéressés se sont émus. Ils ont exposé leurs revendications à la tribune de nos Chambres, dans la Presse, et nul ne peut ignorer à l'heure actuelle l'importance de la question.

En France, des douleurs anciennes se sont renouvelées, et des voix autorisées ont déploré la perte de nos droits, de nos capitaux, de nos efforts... et l'on a demandé, avec raison, que le canal, tel qu'il va sortir des mains des Américains, bénéficie de quelque façon à nos propres intérêts.

Ces droits, que nous tenions d'une grande initiative française, ne sont-ils pas historiquement primés

par ceux des Américains, et les bénéfices que ces derniers vont tirer de l'ouverture du canal de Panama ne sont-il pas, au point de vue économique, du moins, bien supérieurs à ceux que nous en aurions tirés nous-mêmes ?

Doit-on se lamenter outre mesure de la perte sensible que nous avons subie, et ne vaut-il pas mieux s'efforcer de tirer le meilleur parti d'une situation à laquelle nous ne pouvons rien, puisque les événements nous ont donné tort ?

Une courte histoire du canal de Panama montrera que la France est loin d'avoir toujours été directement intéressée à la conception du percement de l'isthme.

Sans remonter jusqu'à Christophe Colomb, cherchant un passage qu'il supposait devoir exister, creusé par la nature, sur sa route vers les Indes orientales, ou à Charles Quint à qui un Portugais : Antonio Galvao, proposa en 1528 cinq projets de percement de l'étroite langue de terre qui sépare le Pacifique de l'Atlantique, nous voyons que la question du passage à travers l'isthme a préoccupé de bonne heure les navigateurs et les hommes d'État.

En 1804, le baron de Humboldt préconisait un projet de canal entre Chagres et Panama, c'est-à-dire dans la partie la plus étroite de l'isthme. Mais ce projet n'eut pas de suite.

Puis, ce sont deux Français, Gavella et de Courtines

qui, envoyés par Guizot pour reconnaître le terrain, se prononcent contre la possibilité de l'entreprise.

En 1844, des délégués de Guatémala, de San-Salvador et de Honduras, se heurtent à un refus de la part de Louis-Philippe.

L'initiative française ne semble pas avoir été couronnée de succès jusqu'à cette époque, mais les États-Unis, par contre, vont commencer à manifester leurs intentions comme conséquence de la fameuse doctrine de Monroe.

Si une première compagnie américaine formée en 1826 et autorisée à construire un canal ne réalisa pas ses projets, faute de capitaux, en 1846, les prétentions américaines se précisèrent.

Un traité passé entre les États-Unis et la Nouvelle-Grenade garantissait aux premiers le droit de transit « par tous les moyens de communication existant ou restant à créer ».

En 1849, un nouveau traité intervenait avec le Nicaragua. Les prétentions des Américains s'enflent démesurément : droit exclusif de transit, droit d'ériger des fortifications le long du canal et aux points terminus. En échange, le Nicaragua obtient la neutralité sur tout le canal ainsi que la défense des droits de souveraineté qu'il revendique d'un côté à l'autre.

Ce traité, dirigé contre l'Angleterre, alors installée à Greytown, à l'issue probable du canal sur l'Atlantique, souleva, au sein de cette puissance, une émo-

tion considérable, et après diverses représailles, des négociations intervinrent et aboutirent au traité Clayton-Bulwer, de 1850, signé par le secrétaire d'État des États-Unis, J.-M. Clayton en vue de faciliter et de protéger la construction d'un canal de grande navigation entre les Océans Atlantique et Pacifique.

Les citoyens des deux États contractants étaient par ce traité mis sur un pied d'égalité en ce qui concerne l'utilisation du futur canal.

Il est à noter que les préférences américaines à l'égard du tracé du canal inter-océanique ont toujours été en faveur du Nicaragua. Ce tracé était plus long que celui qui a été adopté par la Compagnie française, mais il semblait devoir être d'une exécution plus facile.

Les études d'un Congrès réuni aux États-Unis en 1870, à la suite d'une mission de trois ans effectuée dans l'Isthme par des savants américains, concluent en ce sens.

Jusqu'à cette époque, c'est donc l'initiative américaine qui a prédominé, qui s'est affermie dans les contestations avec la Grande-Bretagne, et la France n'est intervenue que d'une façon imprécise, fugitive, et aucune réalisation n'a suivi les rares projets ébauchés.

En 1875, tout va changer : les États-Unis vont passer au second plan, et la France va créer de toutes pièces ses droits sur l'Isthme de Panama. Tentative

grandiose, mais que les circonstances n'ont pas favorisée.

Le merveilleux résultat obtenu par Ferdinand de Lesseps dans le percement de l'Isthme de Suez, mené avec une énergie indomptable, en dix ans, de 1859 à 1869, malgré les prévisions pessimistes et l'hostilité persistante des autorités britanniques, avaient provoqué un immense enthousiasme en France.

L'idée de réaliser une œuvre du même genre, et qui, cette fois, bénéficierait aux capitaux français, devait, pensait-on, avoir infailliblement un succès considérable dans la patrie du « Grand Français. »

Un Congrès international des sciences géographiques, tenu à Paris en 1875, posa la question.

Un jury international nommé sous la présidence de M. de Lesseps fut chargé d'étudier le meilleur tracé et d'émettre une opinion sur la possibilité de l'entreprise.

A la fin de juillet 1876, une expédition internationale, sous la direction de Bonaparte Wyse, commença ses travaux dans l'Isthme.

A la suite de cette exploration, un Congrès international d'études du canal interocéanique réuni à Paris en 1879, après examen des divers projets présentés, conclut en faveur d'un canal à niveau entre le golfe de Limon et la baie de Panama.

Dès 1878, un traité intervenu entre la Colombie et Bonaparte Wyse, traité dont les clauses furent ré-

trocédées à M. de Lesseps, accordait la concession d'un canal interocéanique. De cette époque datent les premiers droits français sur le canal de Panama.

Après l'échec inattendu d'une première émission d'actions, une véritable campagne de presse, de réclame, de conférences, attira l'attention du public, et une souscription de 500 millions fut couverte plusieurs fois. On faisait prévoir aux souscripteurs l'ouverture du canal au bout d'une période de huit années de travaux, moyennant une dépense de 843 millions au maximum.

Le 31 janvier 1881, la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique était fondée.

Pourquoi l'œuvre entreprise a-t-elle échoué?

Des obstacles matériels d'abord ont surgi : la main-d'œuvre importée fut rapidement victime du climat meurtrier ; d'autre part, le travail à exécuter dépassait toutes les prévisions.

L'exécution d'un canal à niveau apparut bientôt comme une impossibilité, et, en présence des difficultés d'excavation qui furent rencontrées, et des sommes considérables que cette solution — la meilleure au point de vue purement technique — aurait nécessitées, la Compagnie se décida à modifier son premier projet et à exécuter un canal à écluses, destiné à être progressivement transformé en canal à niveau. C'est un ingénieur français, M. Philippe Bunau-Varilla, qui imagina la substitution d'un canal à écluses provi-

soires et à dragages progressifs, au « Détroit de Panama » rêvé par M. de Lesseps.

Difficultés financières d'un autre côté. Pour favoriser des émissions qui s'annonçaient pénibles au début, la Compagnie dut se mettre aux mains d'une presse financière avide et sans scrupules qui se fit payer très cher un concours indispensable.

Sans vouloir entrer dans le détail d'ailleurs inutile, des compromissions regrettables et des transactions dont le but et les résultats n'ont jamais été absolument éclaircis, disons d'un mot que la confiance du public ébranlée ne favorisa pas l'émission autorisée par une loi du 8 juin 1888, ce qui amena le 15 décembre 1888, la mise en liquidation de la Compagnie.

Une commission technique d'ingénieurs, réunie sous la présidence de M. Guillemain, déposait, le 5 mai 1890, un rapport concluant :

1° Que le matériel de l'entreprise était dans un état satisfaisant.

2° Que l'achèvement des travaux exigerait encore huit ans au moins et 900 millions de francs.

L'indignation fut énorme en France, et le scandale qui s'ensuivit, augmenté des ruines qui s'accumulèrent, est présent encore à tous les esprits.

La conséquence en fut désastreuse : tout ce qui portait le nom de Panama fut, dans l'opinion publique, marqué d'un sceau de réprobation, et l'œuvre magnifique, conçue par un Français, les travaux

énormes entrepris, le matériel important engagé, tout cela fut abandonné.

Cependant une nouvelle Compagnie du Canal de Panama put s'organiser. Elle évaluait à 500 millions de francs supplémentaires la somme nécessaire, et demandait dix-huit années pour terminer l'œuvre entreprise.

Le capital insuffisant de 65 millions constitué par la nouvelle Compagnie, en présence de l'hostilité bien compréhensible des capitalistes français, et des difficultés matérielles d'exécution rencontrées sur place, ne lui permit pas de continuer les travaux. Elle dut se borner à entretenir ceux qui avaient déjà été exécutés.

Après de nombreux marchandages, la deuxième Compagnie française était amenée à céder à la Commission américaine du Canal Isthmique en 1904 tous ses droits et propriétés sur le canal interocéanique, moyennant la somme de 200 millions de francs. C'était la perte totale de nos droits.

D'autres, qui avaient plus que nous intérêt à la réalisation du canal isthmique, allaient recueillir le résultat de nos efforts.

Les États-Unis n'avaient pas suivi sans intérêt les avatars successifs de la trop célèbre aventure française, et ils s'apprêtèrent à profiter de la rude expérience que nous avions faite.

Nous allons voir comment, en moins de dix ans, ils sont arrivés à réaliser la conception que le général Grant exprimait en ces termes : « Un canal américain, sur une terre américaine, exécuté par des ingénieurs américains, pour le bénéfice du commerce américain. »

Cette pensée, à aucun moment, les Américains ne l'avaient perdue de vue, et, parallèlement au projet français, ils avaient tenté l'exécution du tracé du canal par le Nicaragua.

En 1887, un ingénieur américain avait obtenu la concession du Canal du Nicaragua, mais sa tentative échoua, faute d'argent.

En 1896, le parti républicain des États-Unis demanda qu'une garantie financière fut accordée à l'œuvre par le gouvernement fédéral, et, à la suite de ses démarches, une Commission d'enquête fut créée en 1897, avec mission d'élaborer un projet définitif.

Après de longues discussions, interrompues du reste par la guerre hispano-américaine, les États-Unis se décidèrent à reprendre l'exécution du projet français par Panama.

Si, en effet, le tracé par le Nicaragua, malgré sa plus grande longueur, avait jadis paru d'une exécution plus facile, les travaux très importants que la Compagnie interocéanique avait commencés entre Colon et Panama, avaient entamé l'Isthme sur une surface assez considérable pour que la reprise des

travaux abandonnés parut encore une opération suffisamment fructueuse.

Notre Compagnie universelle avait déblayé 60 millions de mètres cubes en sept ans, au prix de 1.435 millions de francs.

Les États-Unis ont eu besoin de huit ans pour déblayer les 79 millions de mètres cubes restant à extraire, et ont dépensé 2.016 millions de francs.

Avant toute chose il fallut négocier avec la Colombie pour obtenir en faveur du gouvernement des États-Unis, le droit de construire et d'exploiter le canal isthmique. L'admirable ténacité des Américains fut, il faut le remarquer, merveilleusement servie par les événements :

Les exigences et les attermoiemens de la Colombie provoquèrent d'innombrables marchandages et retardèrent l'aboutissement des négociations. Sur ces entrefaites, une révolution survenue en Colombie et particulièrement dans la région du canal, se termina par une déclaration d'indépendance de l'Isthme et la formation de la petite République de Panama.

En novembre 1903, un traité fut signé entre l'ingénieur français, M. Philippe Bunau-Varilla, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la nouvelle République, et le secrétaire d'État des États-Unis.

Une bande de territoire de 10 milles (16 kilomètres) de large, était cédée à perpétuité aux États-Unis avec

droits de construction, d'entretien et de protection du canal.

La République de Panama recevait 10 millions de dollars, payables immédiatement, et devait percevoir une redevance annuelle de 250.000 dollars à partir du mois de février 1913.

Le Gouvernement américain s'engageait à respecter la neutralité à perpétuité du canal et à maintenir les ports de Colon et de Panama comme ports libres.

Dans la zone concédée, les Américains établirent un Gouvernement autonome sous le contrôle du Président et du Congrès des États-Unis : « l'Isthmian canal concession ».

C'est alors qu'intervint l'accord avec la deuxième Compagnie française qui confère à l'Isthmian tous droits et propriétés sur le canal, ainsi que tout l'outillage.

« C'est l'Américain, presque chez lui, ayant façonné l'Isthme à ses convenances et à ses goûts, qui creusera le canal. (1) »

Ces circonstances particulièrement favorables ont permis aux Américains d'achever l'œuvre rêvée par Ferdinand de Lesseps.

« Ils trouvaient partout des maisons dans lesquel-

1. François Mange : le Canal de Panama en 1910. *Revue de Paris*, 15 mai, 1^{er} juin 1911.

les ils n'avaient qu'à s'installer ; ils profitaient des études faites par leurs prédécesseurs. Durant ce quart de siècle, la mécanique avait réalisé des progrès prodigieux et mettait à leur disposition des engins admirables à côté desquels paraissaient évidemment bien mesquines les pelles à eau spécialement inventées pour le canal et qui, à cette époque, constituaient un matériel de premier ordre.

« En outre, maîtres absolus du pays, ils ont pu agir à leur guise, libres de tout contrôle, exercer dans toute la zone une police sévère assurant la continuité du travail et du bon ordre.

« Et surtout, à l'époque où ils sont venus, ils avaient la connaissance du moustique générateur de la fièvre jaune et du paludisme.

« Ainsi, ont-ils pu triompher des difficultés contre lesquelles s'étaient toujours brisés tous les efforts des Français et grâce à des mesures radicales, à de stricts règlements d'hygiène, ont-ils réussi à assainir complètement toute cette région.

« Enfin, ils disposaient, grâce au patriotique enthousiasme de tous les habitants de l'Union, de ressources illimitées (1). »

Si les Américains ont bénéficié de la pénible expérience que nous avons faite, il n'en reste pas moins

1. Comté Maurice de Périgny : les États-Unis à Panama. *Le Temps*, 19 août 1913:

que leur ténacité et leur énergie se sont trouvées à une rude épreuve et qu'ils ont eu, qu'ils ont encore à surmonter de grosses difficultés et des obstacles toujours imprévus.

Une voie d'eau de 82 kilomètres de longueur sur une profondeur de 12 m. 30 sous les plus basses eaux, va sortir des mains des Américains.

Et cette voie, ils ne se contentent pas seulement de la creuser : ils veulent la protéger, et dans ce but, la fortifier.

Ces projets de fortification et d'armement, les États-Unis ne trouvent aucun obstacle à les réaliser, puisque la puissance la plus intéressée dans la question, celle qui a eu le plus de mal à prendre son parti de voir les Américains maîtres de l'Isthme de Panama, la Grande-Bretagne, a fait savoir officiellement qu'elle ne verrait aucun inconvénient à ce que le canal fut protégé militairement.

Les travaux de défense ont donc commencé. C'est d'abord, sur le Pacifique, la fortification des quatre îles qui gardent l'entrée du canal. D'énormes canons sont commandés et garniront les forts projetés.

Les hauteurs qui dominent Panama seront couronnées d'ouvrages de défense pour prévenir une attaque par terre.

Sur l'Atlantique, deux forts protégeront également le débouché du canal. Enfin, diverses fortifications réparties en des points stratégiques sur le parcours

même du canal assureront la protection complète de la grande voie de communication.

Les intentions manifestées par les États-Unis sont caractéristiques de la politique qu'ils ont toujours suivie dans l'œuvre du percement de l'Isthme de Panama.

La France, avec son esprit aventureux, ses idées nobles et généreuses avait vu, dans l'ouverture du canal de Panama une œuvre grandiose, susceptible de bénéficier à l'humanité tout entière et c'est peut-être parce que les promoteurs de cette belle idée étaient aveuglés par la grandeur du but poursuivi, qu'ils ne se sont pas assez arrêtés aux difficultés matérielles innombrables de sa réalisation.

L'emballement de quelques années n'a abouti qu'à un désastre.

Les Américains au contraire, avec leur esprit pratique et positif avaient compris depuis longtemps l'intérêt particulier que leur pays trouverait dans le percement de l'étroite bande de terre qui sépare l'Atlantique du Pacifique. Ils avaient vu l'absolue nécessité qui s'imposait à eux — et c'était une conséquence logique de leur théorie impérialiste — d'être les maîtres d'une route qui établira la communication directe entre les États de l'Est et ceux de l'Ouest. Peut-être ont-ils le désir, non encore formulé, de pouvoir à leur gré en fermer les issues si les nécessités politiques l'exigent. Les fortifications projetées sur

le canal sont évidemment inquiétantes pour le maintien de la neutralité promise.

Il est certain en tout cas, que l'œuvre menée avec énergie, avec patience par les États-Unis, sera pour eux d'une grande utilité économique comme elle le sera au point de vue politique.

« Le percement de l'Isthme offre, au point de vue économique, un intérêt de premier ordre pour les États-Unis. Ce sera une nouvelle voie commerciale non moins importante que celle de Suez. Toutes les nations en profiteront sans doute, mais à coup sûr, nulle n'en tirera plus d'avantages que les États-Unis. Grâce à la diminution de distance qui en résultera, principalement pour leurs ports de l'Atlantique, avec des marchés dont l'essor est à peine commencé, les États-Unis pourront augmenter considérablement leurs exportations et faire à l'Europe une concurrence redoutable (1). »

Ces conséquences profitables aux intérêts des États-Unis, M. Raymond Donvry, délégué du ministère du Commerce et de l'Industrie, membre de la mission Jullidière, les a développées dans le rapport qu'il a fourni à l'issue de cette mission (2).

1^o Le Canal de Panama facilitera les relations de

1. Achille Viallate : les États-Unis, l'Angleterre et le canal interocéanique. *Correspondant* du 5 février 1899.

2. Annexe au *Journal Officiel* du 16 janvier 1913.

l'Est de l'Amérique du Nord, côté industriel des États-Unis, avec le Far-West, partie la plus riche au point de vue minéralogique.

2° Des rapports plus étroits s'établiront entre l'Amérique du Nord-Est et les pays agricoles du Nord-Ouest qui deviendront leurs clients « les nitrates du Chili, les guanos du Pérou, au lieu d'être échangés en Europe contre du fer, de l'acier, des huiles, des armes, des voitures, des outils agricoles, des liqueurs, des vêtements, se dirigeront vers New-York. Les États-Unis commencent à avoir besoin d'engrais, et il y a de grosses demandes en nitrates et en guanos. D'autre part, les pays Sud-Américains fourniront un grand débouché pour les cotons et les produits métallurgiques des États-Unis. »

3° Les navires venant des États-Unis atteindront beaucoup plus facilement l'Extrême-Orient et l'Australie. La distance séparant New-York de Sydney et qui, par le détroit de Magellan, atteint 12.578 milles sera reportée par la voie du Canal de Panama, à 9.811 milles.

Étant donné le développement prodigieux de l'Australasie depuis vingt ans, et les progrès que cette contrée est encore susceptible d'accomplir, il est permis de penser que l'avenir du commerce américain ne sera plus vers l'Est, vers la vieille Europe, mais vers ces régions neuves et riches, en pleine voie de formation.

Quels seraient, au regard des immenses avantages que l'Amérique du Nord va retirer de l'ouverture de l'Isthme de Panama, ceux dont la France pourrait bénéficier ?

En ce qui concerne l'intérêt économique que la France trouvera au percement du canal, la route vers ses possessions d'Extrême-Orient ou vers l'Australasie en sera-t-elle raccourcie ? Nullement : la route par Suez sera toujours sensiblement plus courte et présente sur tout son parcours des escales trop importantes pour que le trafic puisse être dévié vers Panama.

Par comparaison même avec d'autres pays européens, l'Angleterre et l'Allemagne, la France se trouve dans un état d'infériorité au point de vue des bénéfices qu'elle pourra tirer du développement économique mondial qui sera dû à l'ouverture du Canal de Panama.

Notre marine marchande occupe le sixième rang comme importance dans le monde, et la Grande-Bretagne et l'Allemagne tiennent les premières places. Une grande partie du commerce extérieur des États-Unis se fera, les premières années de l'ouverture de l'Isthme du moins, à l'aide des navires étrangers, anglais ou allemands, jusqu'au jour où la marine marchande américaine convenablement favorisée, se sera constituée et pourra se suffire à elle-même.

Il est donc bien certain que plus directement que

la France, les deux grandes nations européennes sont intéressées au développement commercial du Pacifique.

En ce qui concerne plus particulièrement le commerce de la France avec les pays d'Amérique situés au delà de Panama, il est permis de se demander si ce commerce passera par Panama. La question ne semble pas douteuse au moins pour les régions Ouest du Mexique et de la Colombie.

Or le commerce général en 1911 entre la France et le Mexique était de 78.115.000 francs, et entre la France et la Colombie de 39.164.000 francs. Qu'est-ce, au regard des 13 milliards qui constituent le commerce extérieur de notre pays. Ce sera donc un des bienfaits dont bénéficiera la France par suite de l'ouverture du canal, que l'augmentation de son commerce avec le centre de l'Amérique.

Mais pour la côte Ouest de l'Argentine et le Chili, la route la plus courte sera toujours pour la France par le cap Horn.

L'intérêt économique que notre pays retirera de l'ouverture du Canal de Panama au point de vue du commerce national se trouve être bien peu de chose en comparaison des avantages considérables que les États-Unis vont y trouver.

Convient-il donc de se lamenter outre mesure de la perte de nos droits sur cette œuvre, et convient-il bien comme on est très porté à le faire, de la qualifier encore de « bien française ? »

Les Américains ont vu avant nous la nécessité de creuser un canal entre les deux Océans. Ils ont su attendre patiemment et venir à leur heure. « Ils ont profité de l'expérience française et des travaux français », dira-t-on ? Cela n'est pas douteux, mais qui sait si leur projet de canal prévu par le Nicaragua n'aurait pas été mené plus promptement et n'aurait pas ménagé moins de surprises amères ? Il aurait été déraisonnable de la part du gouvernement fédéral, après les travaux très importants que la Compagnie interocéanique avait menés à Panama, de ne pas poursuivre l'entreprise à l'endroit même où elle était commencée, où se trouvaient réunis l'outillage, les plans, les devis, le matériel. Voilà, l'idée « bien française », celle qui a si malheureusement échoué entre nos mains et qui a nécessité de la part de nos successeurs un effort gigantesque.

Le résultat de leur énergie et de leur ténacité, les Américains vont le trouver dans les avantages tant politiques qu'économiques qu'ils vont tirer de la modification apportée au Nouveau Continent.

Il paraît difficile de comparer ces avantages certains avec les bénéfices éventuels et douteux que la France pourra retirer du percement de l'Isthme.

En admettant même que la Compagnie interocéanique ait réussi à mener son entreprise à bonne fin, les difficultés innombrables que nous aurions certainement suscitées les convoitises américaines (et

les États-Unis ne sont pas seuls en cause), nous auraient peut-être conduits progressivement à l'abandon de nos droits.

L'exemple de l'entreprise du Canal de Suez ne fait que confirmer ces prévisions conformes au caractère de notre génie national. Promoteurs de belles et de grandes idées, il semble que la patience, ou du moins la persévérance, nous manque pour en mener à bien l'exécution raisonnée.

Le projet français de Panama fut une aventure dont nous pouvons nous faire gloire, mais il est permis de douter de l'étendue des profits que nous en eussions tirés.

Certes, il eût été flatteur de posséder, loin de la mère-patrie, la clef du passage qui fera communiquer les deux Océans. Notre influence et notre notoriété dans le monde en eussent été considérablement grandies... peut-être même cette situation enviable eût-elle été susceptible de mettre obstacle à l'extension démesurée et menaçante de la grande nation américaine...

Le canal américain, aux mains des Américains, c'est hélas une solution logique du problème, sinon une solution agréable pour nous.

L'aventure de Panama nous a trop coûté pour qu'il ne soit pas juste de nous en rendre un légitime hommage. Cet hommage, les Américains des hautes sphères n'hésitent pas à nous le rendre et ils se plai-

sent à nous louer de l'effort surhumain que nous avons entrepris peut-être un peu à la légère.

Pour agréable que cette constatation puisse être à notre orgueil national, elle ne suffit pas à des esprits positifs et non enclins à se laisser leurrer de vains compliments.

Tous nos droits établis et perdus en quelques années, voilà pour le passé.

L'avenir nous ménage peut-être encore quelque chose de favorable, sans qu'il nous en coûte rien de plus.

Il est douteux qu'à aucun moment, la Métropole doive bénéficier directement du changement survenu dans le Nouveau-Monde.

Mais nous avons, aux portes mêmes du canal américain, des possessions lointaines qui végètent depuis nombre d'années. Ce sont les Antilles d'une part, l'Océanie d'autre part.

Peut-on espérer, que, situées sur le théâtre même du bouleversement économique qui va se produire infailliblement, elles en profiteront à quelque titre, et contribueront ainsi à panser l'ancienne blessure d'amour-propre, encore mal fermée ?

Si cette éventualité se réalise, on pourra dire alors que tout n'est pas perdu et que la partie est encore belle pour nous : l'avenir de la France est pour une bonne part dans ses colonies, ces « France d'outre-mer ».

DEUXIÈME PARTIE

LES ANTILLES FRANÇAISES

Leur passé, situation actuelle, conséquences de l'ouverture du Canal de Panama

Quelles seront, pour les Antilles, les conséquences de l'ouverture du Canal de Panama ? Et tout d'abord, qu'est-ce que les Antilles, quel est leur passé, quel fut leur développement, et comment, d'une situation enviable, sont-elles tombées à une vie végétative et souffrante ?

Quatre grandes nations européennes se partagent les Petites Antilles : l'Angleterre, dont l'empire y est le plus considérable, la France, le Danemark et la Hollande.

Les Antilles françaises comprennent la Guadeloupe, entourée des Saintes, de Marie-Galante et la Désirade. Au Nord de la Guadeloupe, l'île Saint-Barthélemy, et une partie de l'île Saint-Martin. Au Sud, la Martinique.

Voilà tout ce qui nous reste du merveilleux em-

pire que nous avons possédé aux xvii^e et xviii^e siècles. Notre consolation peut être dans la constatation que la Guadeloupe et la Martinique sont les plus riches des Petites Antilles.

Ces îles sont françaises depuis 1635. Les premiers immigrants français se trouvèrent en nombre trop restreint lorsque la culture de la canne y fut introduite en 1643, et pour suppléer à cette pénurie de main-d'œuvre, on eût recours à la traite des nègres.

Culture de la canne à sucre d'une part, questions de main-d'œuvre d'autre part, tels furent les deux problèmes économiques qu'à toutes les époques, il s'est agi de résoudre dans nos possessions antillaises.

La Compagnie des Indes occidentales fondée en 1664 par Colbert donna tous ses efforts au développement des Antilles. Mais l'étendue trop considérable du domaine qui lui était départi, et les péripéties de la guerre avec la Hollande, furent les causes de la ruine de la Compagnie. En 1674, la Guadeloupe et la Martinique furent réunies au domaine de la Couronne et administrées directement par le roi.

La guerre de Hollande avait été pour les colons antillais l'occasion de se distinguer en se défendant bravement, et de montrer leur attachement à la mère-patrie. Il faut reconnaître que la Martinique n'eut pas un aussi beau rôle à l'époque de la Révolution française.

Le 4 février 1794, l'abolition de l'esclavage était prononcée. Cette nouvelle provoqua de la part des planteurs des Antilles un mécontentement bien compréhensible, puisqu'ils pouvaient prévoir l'abandon par les noirs, et par suite la ruine certaine de leurs plantations du fait de la réalisation de la grande réforme abolitionniste.

La Martinique fut livrée aux Anglais par ses habitants mécontents et resta anglaise jusqu'à la paix d'Amiens en 1802. En 1809, les Anglais s'emparèrent de nouveau de l'île et la gardèrent jusqu'en 1814.

A la Guadeloupe, les Anglais qui s'étaient installés au nombre de 10.000 en 1794 furent chassés par Victor Hughes dont le courage est resté légendaire dans l'histoire coloniale française.

Le rétablissement de l'esclavage en 1802 par le Premier Consul, souleva une révolte terrible de la part des nègres, et, à la faveur des désordres, les Anglais réussirent à s'emparer de la Guadeloupe qu'ils restituèrent en 1814.

A cette époque la situation économique de nos Antilles était très favorable : « Au commencement du **xix^e** siècle, lorsque, après les guerres de l'Empire, survint cette magnifique période de paix qui depuis un siècle n'a jamais été troublée dans les Antilles françaises, nos colonies étaient des plus prospères. Le chiffre de leur commerce extérieur, avec 100 millions, partagés entre l'importation et l'exportation,

les dernières étant presque toujours supérieures aux premières, dépassait celui qui s'y fait actuellement. Aujourd'hui, le commerce atteint à peine 60 millions. Ainsi, après cent ans, si nous avons progressé dans l'intervalle, nous n'en sommes pas moins revenus à un point inférieur où en étaient nos pères, à une époque où la vapeur n'existait pas, où le télégraphe n'était pas soupçonné, où l'Europe consommait quatre fois moins qu'aujourd'hui, où la chimie n'avait pas encore trouvé moyen de faire rendre au sol plus que la nature ne l'avait prévu, et où ni l'industrie ni la navigation ne pouvaient disposer de ces merveilleux engins que le génie du xix^e siècle a créés. » C'est en ces termes que M. Chemin Dupontès, de l'Office colonial, caractérise l'évolution économique de la Guadeloupe et de la Martinique au xix^e siècle, dans son étude sur « les Petites Antilles ».

La raison de cette évolution négative, de ce recul par rapport au passé, nous la trouvons dans deux événements d'ordre différent, mais connexes, qui se sont produits à plusieurs années d'intervalle. C'est l'émancipation définitive des esclaves en 1848, et c'est le fait de la concurrence créée par l'industrie européenne de la betterave à l'industrie coloniale de la canne à sucre.

Les diverses alternatives d'abolition et de rétablissement de l'esclavage qui se sont succédées de 1794 à 1848, ont maintenu les Antilles dans un état de ré-

voltes et de soulèvements continuels de la part de la population noire si nombreuse dans ces colonies.

L'abolition définitive de 1848 malgré les mesures transitoires de libérations et d'affranchissements qui avaient été prises depuis 1834, et en dépit des indemnités versées aux colons, porta un coup fatal à la production agricole et industrielle des Antilles.

Les noirs, devenus indépendants, ne se soucièrent aucunement de servir, même payés, des maîtres qui n'avaient pas toujours usé à leur égard de procédés très humains. Ils préférèrent vivre de peu, mais vivre libres, et ce fut la ruine de nos anciennes colonies.

En deux années, le commerce des Antilles françaises tomba de 104 millions à 53 millions de francs. Ces chiffres montrent mieux que la démonstration la plus éloquente quelles conséquences fâcheuses avait eues la mesure humanitaire mais imprudemment exécutée des philanthropes de 1848.

C'est alors qu'on eut l'idée de recourir à la main-d'œuvre importée, à l'immigration indienne et africaine (cette dernière seulement jusqu'à la convention franco-anglaise de 1864), pour remédier à l'abandon presque absolu du travail par les anciens esclaves.

Cette importation de main-d'œuvre étrangère, si elle peut être discutable dans son principe, a du moins permis à la population des Antilles d'oublier lentement les mauvais souvenirs des jours d'escla-

vage, de reprendre l'habitude du labeur au contact avec les travailleurs immigrés, et lui a fait comprendre la nécessité de s'engager dans les plantations. Si bien qu'en 1884, l'immigration devenue une concurrence fâcheuse au regard de la main-d'œuvre locale, dût être suspendue dans les Antilles.

Le commerce total de la Martinique passa, grâce à la mesure opportune qu'avait été l'immigration de main-d'œuvre, de 28.962.215 francs en 1848, à 67.366.401 francs en 1882. A la Guadeloupe, l'écart est encore plus remarquable : de 25.785.138 francs en 1848, à 68.478.843 francs en 1882.

Il est bien certain « qu'au lendemain de la suppression de l'esclavage, l'immigration a sauvé nos Antilles et qu'en dix ans elle leur a rendu une prospérité à laquelle l'ancienne population esclave ne voulait pas participer », dit M. Chemin Dupontès à l'étude de qui nous empruntons ces renseignements.

Nous verrons plus loin à la suite de quelles crises économiques successives, nos Antilles sont tombées de cette situation relativement florissante à l'état stationnaire dans lequel elles végètent actuellement.

L'importation de main-d'œuvre indienne ou africaine a non seulement permis à la Guadeloupe et à la Martinique de surmonter la crise qui s'était fatalement produite dans l'agriculture à la suite de l'abolition de l'esclavage, mais elle a aussi favorisé l'orien-

tation de l'activité économique de ces colonies vers une industrialisation tout à fait salulaire.

Les énormes progrès qui, vers le milieu du xix^e siècle, s'accomplirent dans l'industrie en général, ne pouvaient pas manquer d'avoir leur effet dans nos possessions de la mer des Antilles. Non contentes de fabriquer du sucre brut, elles se décidèrent à le travailler sur place. De grandes usines se fondèrent dans les îles. Les moyens et petits propriétaires y apportèrent le produit de leurs cannes qui y fut travaillé par des procédés de plus en plus perfectionnés.

La constitution d'une industrie aussi importante devait amener la création de grands établissements de crédit. La fondation des Banques de la Martinique et de la Guadeloupe d'une part, l'installation du Crédit foncier colonial d'autre part ont favorisé l'évolution de nos Antilles vers un état économique plus complexe : la phase agricole, manufacturière et commerciale chère à List.

Mais l'agriculture et l'industrie de nos Antilles avaient le tort de n'emprunter leur activité qu'à un produit presque unique. le sucre, et son succédané, le rhum. Tant que les sucres coloniaux ont pu maintenir leur supériorité sur le marché, ces colonies ont été florissantes. Du jour où la concurrence des sucres européens s'est fait sentir, c'en fut fait de leur prospérité. Entre 1848 et 1882, nous l'avons vu, le com-

merce des Antilles n'avait pas cessé de grandir.

A cette date de 1882, l'effondrement commence.

La surproduction de sucre dans le monde depuis 1883 a eu pour cause non seulement l'extension considérable qu'a prise en Europe principalement la fabrication du sucre de betterave, mais aussi une production sans cesse accrue de la part des colonies sucrières. En Europe, c'est l'Allemagne, la Russie, l'Autriche, la France et la Belgique qui se mirent à fabriquer en grandes quantités du sucre de betterave. La production augmenta si rapidement et à un tel point que, pour favoriser la vente de leurs sucres, les divers pays crurent bon de protéger leurs exportations par un système de primes. C'est en 1886, que, sur l'exemple de l'Allemagne, la France entra dans cette voie.

Il s'agissait, pour chaque nation concurrente, de livrer le sucre sur les marchés mondiaux, au plus bas prix. Dans ce but on institua une prime pour chaque kilogramme de sucre vendu à l'étranger. Le résultat fâcheux de cette méthode fut que les producteurs, auxquels des bénéfices importants étaient assurés, sous-vendirent leurs sucres à l'étranger : sur le marché français par exemple, le kilogramme de sucre était vendu 0 fr. 75, alors que le prix de revient était 0 fr. 50, et le même sucre nous était acheté 0 fr. 25, par l'Angleterre. L'étranger était ainsi amené à payer ce produit, non seulement moins cher que le consom-

mateur français, mais encore à un prix inférieur au coût de production.

Ce système avait donc l'inconvénient de ne favoriser que la vente, et de n'avoir aucune influence bienfaisante sur la production. Il nécessitait en outre de gros sacrifices financiers dont l'économie nationale ne profitait aucunement. Enfin, la concurrence entre les pays producteurs provoqua une politique de surenchère, de course à la prime, qui n'avait aucune raison de prendre fin. Le procédé eut cependant l'avantage de relever, pour quelques temps du moins la production et la fabrication sucrière dans nos Antilles et de leur éviter la ruine à laquelle elles étaient destinées par suite de la concurrence européenne et de la politique de protection suivie par les nations intéressées à la vente de leurs sucres.

Mais cette même politique ayant amené une baisse considérable dans les cours du sucre, en quelques années nos anciennes colonies, dont les frais de production sont très élevés, souffrirent dans la suite cruellement du régime instauré en 1886 pour la France.

Le système des primes présentait trop d'inconvénients pour avoir une longue durée. Les pays intéressés se réunirent en conférence pour y remédier, et le 5 mars 1902, la Convention de Bruxelles mit un terme à cet état de choses en supprimant le régime des primes aux sucres.

Sur le marché métropolitain, les résultats se firent

sentir immédiatement : les cours du sucre se relevèrent, et la consommation nationale, entravée jusqu'alors par le haut prix qu'avait atteint ce produit, augmenta dans de grandes proportions et ouvrit des débouchés plus nombreux.

Dans nos Antilles, les effets heureux de la Convention de Bruxelles furent plus longs à se faire sentir, parce que leur marché n'est pas très étendu, et que la France, produisant du sucre de betterave, n'ouvre pas librement son marché à ses colonies : le sucre de canne subit des droits d'entrée sur le marché métropolitain.

Enfin, le coût élevé de production du sucre colonial laisse à nos possessions antillaises un bénéfice très inférieur à celui que les autres nations retirent de cette industrie.

Mais seule la période qui suivit immédiatement l'application de la Convention de Bruxelles fut néfaste à nos colonies. Au bout de quelques années, les effets bienfaisants dus à la suppression d'un régime désastreux, eurent leur répercussion dans les Antilles.

Certes, la situation est loin de valoir celle qu'occupaient ces colonies lorsqu'elles avaient un quasi-monopole dans la production du sucre. Il y a encore beaucoup à faire, et, à ne considérer que cette seule branche de leur activité, c'est par des perfectionnements apportés dans la production et la fabrication

sucrières qu'une amélioration sensible pourra en premier lieu se produire dans l'état économique de nos possessions.

Mais il y a d'autres sources où nos îles pourront retrouver la prospérité d'autrefois, et nous verrons que la question sucrière, pour importante qu'elle soit, n'est qu'un côté du problème qui se pose pour l'avenir des Antilles françaises.

Quelle est donc la situation actuelle de nos possessions antillaises, et quel avenir est-il permis de prévoir pour elles ?

En ce qui concerne la Martinique, la catastrophe du Mont Pelé en 1902, est venue mettre un comble à sa ruine, en ravageant les plus riches régions de l'île, et il a fallu l'appui financier de la Métropole pour surmonter cette nouvelle épreuve.

Malgré ce désastre et malgré le découragement qui s'empara des habitants les années suivantes, à la suite de l'application du nouveau régime issu de la Convention de Bruxelles, et qui se traduisit en 1904 par un énorme fléchissement dans le commerce de la colonie, la situation économique de la Martinique s'est améliorée très sensiblement et le progrès s'est fait sentir particulièrement entre 1909 et 1910.

Voici quelle fut l'ascension du commerce de la Martinique depuis 1904 :

Années	Importations	Exportations	Totaux
1904	14.987.791	12.645.521	27.633.312
1905	14.759.171	18.069.422	32.828.594
1906	14.907.882	18.812.130	33.720.012
1907	15.940.039	18.997.221	34.937.260
1908	15.363.285	20.785.091	36.148.370
1909	16.160.898	22.111.719	38.272.617
1910	19.562.847	27.587.223	47.150.070

C'est, pour le commerce total, une augmentation de 19.516.758 francs sur le chiffre de 1904.

En 1911, il y a eu un fléchissement dans le commerce de la colonie qui s'est élevé au total à 42.437.588 francs. Il s'est donc produit une diminution de 4.712.482 francs sur le chiffre de 1910.

Le total des importations a été très légèrement supérieur en 1911 : 19.854.859. Quant aux exportations, elles ont été, par rapport au chiffre de 1910 en diminution de 5.004.494. La diminution porte presque exclusivement sur les denrées du cru, par suite d'une production déficitaire des sucres et rhums : une circonstance climatérique, l'insuffisance de pluies pendant les mois de septembre, octobre et novembre 1910, est la cause de ce fléchissement. Cette cir-

constance permet d'expliquer pour quelles raisons le commerce total de la Martinique est resté quelques temps stationnaire.

Quelles sont les principales denrées qui forment les éléments du commerce dans cette colonie ?

Nous l'avons vu, la part prépondérante reste toujours aux exportations de la production sucrière : sucres et rhums, et l'on peut à juste titre s'étonner de voir que les fâcheux exemples du passé, montrant les conséquences qu'entraîne la monoculture dans nos possessions, n'aient été d'aucune utilité pour l'avenir, et n'aient pas amené les pouvoirs locaux à orienter sur des branches variées l'activité des colons de nos Antilles.

« Quand on songe que les Antilles françaises, berceau de la culture du coton, n'en produisent pour ainsi dire plus aujourd'hui ; quand on voit le cacao, dont la France consomme des quantités, faire la fortune de Trinidad et relever la Dominique ; quand on se rappelle qu'au XVIII^e siècle, la Guadeloupe et la Martinique produisaient ensemble de 3 à 4 millions de kilogrammes de café, ou que le tabac a été l'origine, la raison de la colonisation de ces îles ; quand on trouve à profusion dans les deux colonies, du manioc, des fruits, des bois, qui pourraient donner lieu à une exportation lucrative ; et quand enfin on constate qu'après trois siècles environ d'occupation, la richesse minérale n'a presque pas été étudiée, et

que l'élevage, nécessaire à la culture, et susceptible en même temps d'alimenter le commerce extérieur, est à peine pratiqué, on est en droit de se dire que les exploitants de nos possessions ont fait preuve d'une insouciance et d'une ignorance, qui les rendent en grande partie responsables de leurs malheurs actuels (1). »

En dehors du sucre et du rhum, les éléments d'exportation de la colonie sont en effet de bien faible importance.

Si les exportations de sucre atteignaient en valant 12.120.919 francs en 1911, et celles de rhum 6.716.309 francs, nous voyons que pour les cafés, elles s'élèvent à peine à 16.500 francs.

Les cacaos par contre semblent en léger progrès comparativement à la situation antérieure et la valeur de leur exportation est de 1.088.342 francs.

Les autres éléments, vanilles, kolas, bananes, ne figurent que pour un chiffre très minime dans les exportations. Pour les ananas, de l'aveu même des autorités locales, ces produits donneraient lieu, comme du reste la banane à une exploitation très importante, soit pour les fabriques de conserves, soit comme fruits frais pour l'Europe, s'il existait des moyens de transport convenables.

Aux importations, ce sont surtout les matières des-

1. Chemin Dupontès, *op. cit.*

tinées à l'alimentation qui figurent : animaux vivants, grains, farines, boissons, et les objets de première nécessité, matériaux de construction, bois, engrais chimiques. Enfin, les houilles doivent être l'objet d'une mention spéciale, puisqu'elles forment l'élément d'une réexportation importante, alimentant les navires qui viennent ravitailler à la Martinique. 69.711.130 kilogrammes de houille ont été importés en 1911, et 59.461.118 kilogrammes ont été réexportés.

Pour l'industrie les progrès se sont cantonnés dans des perfectionnements apportés à l'outillage des usines à sucre. On peut signaler toutefois comme indice d'une évolution vers une plus grande diversité de fabrication, l'installation d'une fabrique de conserve, d'une fabrique de vermicelle et d'une fabrique de chocolat.

Nous le voyons, l'état économique de la Martinique, pour être en léger progrès depuis l'effondrement de 1904, n'en traverse pas moins une phase végétative bien peu favorable à sa fortune et à son enrichissement.

A la Guadeloupe, nous allons le voir, la situation semble actuellement meilleure, après avoir été presque désespérée.

En 1904, et plus encore qu'à la Martinique, l'application de la Convention de Bruxelles eût une répercussion désastreuse sur le commerce général qui

s'éleva à peine à 26.193.651 francs. Depuis, la colonie, mieux que sa voisine, a compris l'intérêt qu'il y avait pour elle à substituer au régime de la monoculture un état économique plus complexe, et de cette façon, la Guadeloupe est arrivée à compenser les pertes que la surproduction sucrière lui avait fait subir.

Voici, de 1904 à 1911, le mouvement du commerce à la Guadeloupe :

Années	Importations	Exportations	Totaux
1904	13.260.380	12.933.271	26.193.651
1905	13.438.419	15.637.471	29.076.890
1906	12.867.069	15.434.609	28.301.678
1907	13.626.855	16.269.156	29.896.001
1908	15.076.507	17.360.443	32.436.950
1909	14.201.271	11.595.060	25.796.331
1910	16.804.237	24.053.098	40.857.335
1911	19.383.000	20.245.000	39.628.000

Depuis 1904, le commerce total de la Guadeloupe s'est donc accru de 13.434.349 francs, et nous voyons qu'en une seule année, de 1909 à 1910, l'augmentation a été de plus de 12 millions de francs. Cet accroissement du bilan commercial de la colonie n'est

pas dû, comme il l'a été à la Martinique, à la production du sucre, l'exportation du sucre est restée stationnaire en poids et en valeur depuis dix ans. C'est aux cultures secondaires que la Guadeloupe doit sa situation de jour en jour plus prospère.

Le tableau suivant montre l'écart en valeur dans l'exportation des cafés, cacaos et vanilles entre les années 1903 et 1911, comparée à la production sucrière dans les mêmes années :

Années	Cafés	Cacaos	Vanilles	Sucres
1903	1.592.000	1.006.000	101.000	12.318.000
1911	2.417.000	1.718.000	373.000	11.080.000

Ainsi, les produits des cultures secondaires dont l'exportation, s'élevait il y a dix ans à peine à 2.700.000 francs, alors que celle du sucre était de près de 12 millions et demi, s'exportent aujourd'hui pour plus de 4 millions et demi, alors que l'exportation du sucre est demeurée pour ainsi dire stationnaire.

En dehors de ces cultures, la production du coton prend une certaine extension. L'exportation en est minime encore : elle était de 7.740 francs en 1910, mais elle est un signe de l'orientation nouvelle qui a été donnée à la production agricole de cette colo-

nie. Il n'est pas douteux en tout cas que la Guadeloupe doit à la variété des branches de son activité d'avoir pu surmonter la crise de 1904.

Le progrès des cultures diverses s'explique par leur caractère rémunérateur que les colons de la Guadeloupe ont parfaitement compris. C'est ainsi qu'on voit un grand nombre d'habitants de l'île même appartenant à des professions libérales, consacrer partie ou totalité de leurs économies à ces cultures.

On ne peut que se féliciter de cette évolution, et souhaiter qu'elle soit encore favorisée dans l'avenir, et prenne une plus grande extension.

Que conviendrait-il de faire, pour aider au développement économique de nos possessions antillaises, et comment pourrait-on dès à présent préparer l'essor qu'elles seront peut-être appelées à prendre dans la transformation qu'amènera à coup sûr l'ouverture du Canal de Panama.

Laissant entièrement de côté le point de vue d'une réforme politique et administrative qui n'a, en l'état actuel des choses, que bien peu de chances d'aboutir, nous envisagerons uniquement les réformes économiques qui pourraient être apportées en vue d'une amélioration à la fois agricole industrielle et commerciale.

Ce qui serait utile, ce n'est pas d'abandonner complètement la culture de la canne à sucre ; un tel re-

noncement serait néfaste et vraisemblablement impossible. Mais il conviendrait d'améliorer les méthodes de culture d'une part et les procédés de fabrication d'autre part.

Les exploitations actuelles sont tout à fait insuffisantes, et il faudrait les perfectionner.

A côté de la culture sucrière, actuellement presque unique dans nos Antilles, il serait nécessaire de développer d'autres ressources agricoles, les cultures secondaires. Cacao, café, vanille, manioc figurent, nous l'avons vu, pour un chiffre insignifiant dans les exportations de la Martinique et pour un chiffre insuffisant dans celle de la Guadeloupe.

Ces produits ont fait, avec le coton, la fortune de ces colonies aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles. Ce fut une erreur d'en laisser la culture périliter et devenir presque nulle.

La production du cacao est susceptible de prendre une grande extension principalement à la Martinique.

C'est le café qui se développera de préférence à la Guadeloupe.

Ces deux produits demandent, il est vrai, assez longtemps (8 à 10 ans), et exigent un capital assez important (3.000 à 5.000 francs) avant d'entrer en rapport. Mais lorsque les arbres sont en rapport, en deux ans, le capital est recouvré.

Comme cultures intercalaires, se développant ad-

mirablement dans les plans de caféiers ou de cacaoyers, le manioc et la banane sont des produits d'un avenir certain.

La France importe du Brésil des millions de tapioca qu'elle pourrait demander à ses Antilles, et l'exemple des colonies anglaises voisines montre l'importance plus grande que prend chaque année l'exportation des fruits frais. Nous avons vu que l'exploitation des ananas tendait à s'étendre de plus en plus à la Martinique. C'est une tendance qu'il est très désirable de favoriser.

Dans un autre ordre d'idées, l'exploitation des forêts de la Guadeloupe et de la Martinique serait un élément de richesse merveilleux. Les bois d'ébénisterie fourniraient une valeur d'exportation considérable. Des voies intérieures de transport sont à créer, pour amener ces bois aux ports de nos Antilles. C'est là le grand, le seul obstacle actuel, à l'exploitation de leurs richesses forestières.

Enfin et surtout, il y a deux cultures qu'il conviendrait de reconstituer, car elles sont susceptibles de fournir au commerce un élément des plus appréciables. C'est le tabac, et c'est le coton.

La culture du tabac se substituant peu à peu à la culture de la canne, cela est possible, car les terrains favorables à l'un des produits sont aussi ceux qui conviennent à l'autre.

C'est l'évolution rendue possible de la monocul-

ture sucrière vers un état économique plus complexe et par conséquent plus stable.

Pour le coton, la métropole lui offrira un débouché certain et ce sera autant de moins que l'industrie nationale devra demander à la production américaine.

A titre d'indication : il est à préjuger que le sous-sol de nos Antilles pourrait être exploité utilement. On soupçonne l'existence de gisements de cuivre à la Martinique, de fer sulfuré et de lignite à la Guadeloupe, mais on ne possède aucune certitude, la question minéralogique n'ayant jamais été étudiée dans ces colonies.

Les réformes envisagées ci-dessus ne pourront évidemment avoir lieu que sur l'initiative des pouvoirs locaux, avec l'appui de la métropole. Il y a déjà eu des efforts louables et des tentatives ébauchées des plants de café et de cacao ont été distribués gratuitement aux colons. Des primes pourraient être allouées pour favoriser les cultures de coton ou de manioc.

Les moyens financiers, les capitaux peuvent être trouvés sur place dans la participation des trois grands établissements de crédit qui existent dans les Antilles ; Banques de la Guadeloupe et de la Martinique, Crédit Foncier colonial. Il faudrait que les Banques des Antilles fussent autorisées à consentir aux colons des prêts à long terme : les opérations qu'elles font actuellement (escompte des traites et avances sur ré-

coltes), ne peuvent suffire qu'à assurer la marche des affaires ordinaires.

Quel intérêt trouverions-nous donc à développer ainsi les forces économiques de nos possessions Antillaises ?

La question se ramène à celle-ci : des colonies florissantes sont-elles d'une utilité réelle pour notre pays, problème qu'il serait oiseux de discuter : lorsqu'on voit les efforts des grandes nations s'orienter de plus en plus vers une politique coloniale, et certains pays s'efforcer de se faire place dans les contrées lointaines, parfois au détriment du voisin. Quel puissant levier dans la politique internationale que la possession d'un domaine colonial prospère !

Pour nos Antilles, la question paraît encore bien plus inutile, à l'heure où l'ouverture du Canal de Panama va appeler ces colonies à participer dans une certaine mesure de l'essor certain qui va être donné de ce fait au Nouveau Monde.

Entraînées dans l'orbite du grand mouvement politique et commercial qui va infailliblement se produire, nos Antilles doivent-elles rester un poids mort, et aurons-nous le regret amer de voir des possessions étrangères profiter au détriment des nôtres, de la réalisation d'une grande idée à laquelle nous avons contribué pour une grande part ?

Il faut donc, et c'est un devoir national, que nous

ménagions pour l'avenir une sorte de revanche. C'est là une question de dignité en dehors même du résultat pratique que nous pouvons tirer de nos efforts.

Ce devoir, le gouvernement l'a si bien compris, qu'il a jugé nécessaire de faire procéder sur place à des études décisives : C'est dans ce but que par décision du ministre des Colonies en date du 23 décembre 1911, une mission était constituée, afin « d'éclairer d'une manière définitive et complète le gouvernement sur les dispositions à prendre en vue de faire profiter les colonies françaises, le commerce, l'industrie et la marine nationale, du percement de l'Isthme de Panama ».

Cette mission qui avait pour chef M. Jullidière, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, délégué par le ministre des Colonies, comprenait également des délégués des ministères de la Marine, du Commerce et de l'Industrie.

Le rapport que la mission a fourni sur ses travaux publié en annexes aux *Journaux officiels* des 16 janvier et 19 mai 1913, donne, au point de vue technique principalement, de précieux renseignements sur l'importance de l'œuvre à accomplir.

La question de l'influence que pourra avoir l'ouverture du Canal de Panama, canal américain, sur les intérêts de nos colonies françaises des Antilles, peut être envisagée à deux points de vue : développement politique, conséquences économiques.

En ce qui concerne le point de vue politique et d'abord plus particulièrement maritime, il est permis de se demander en premier lieu si le développement du trafic qu'amènera à coup sûr l'ouverture du canal, bénéficiera à nos colonies des Antilles.

Quelles sont, à l'heure actuelle les grandes lignes de navigation qui s'arrêtent dans nos îles ?

Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique passent deux fois par mois à Pointe-à-Pitre après avoir fait escale à Fort-de-France, réunissant ainsi nos Antilles avec Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille ; ces paquebots desservent ensuite l'Amérique centrale. Les vapeurs de la Royal Mail Steam Packet Cy, en provenance de Southampton, font escale à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre. Le Québec Steam Ship Cy réunit la Martinique et la Guadeloupe aux ports de l'Amérique du Nord et à New-York.

Enfin, deux lignes annexes de la Compagnie générale transatlantique tiennent nos Antilles en communication avec la Guyane d'une part et Haïti d'autre part.

Ces services déjà nombreux, s'accroîtront certainement lors de l'ouverture du Canal de Panama. La question se pose d'abord, de savoir si nos Antilles vont se trouver sur les grands courants de navigation qui, en tous sens, vont sillonner l'Atlantique.

En ce qui touche plus spécialement le trafic américain, c'est-à-dire les échanges qui se feront entre

les côtes Est et Ouest des Etats-Unis d'une part, et entre les grands ports des Etats-Unis et les ports importants des grandes contrées du Sud de l'Amérique d'autre part, les conclusions de la mission Jullidière ne sont pas favorables à nos Antilles, et la théorie, aussi scientifique que rigoureuse que les membres de cette mission ont soutenue, est loin de donner satisfaction au légitime désir que le gouvernement formulait, de voir ces colonies bénéficier du grand bouleversement économique qui va se produire dans la région.

Voici en quels termes s'exprime M. Raymond Douvry, délégué du ministre du Commerce et de l'Industrie :

« Une partie du trafic de l'Est des Etats-Unis avec le Pacifique passera par la Nouvelle-Orléans d'où les navires iront directement sur Colon, il est impossible d'en donner le quantum... L'arc de grand cercle qui va de New-York à Colon, coupe l'île de Cuba à peu près au 80° de longitude Ouest de Paris ; la route la plus directe consistera donc à passer à l'Est de Cuba. Les ports les plus intéressés par ce courant sont :

« Antilla (baie de Nipe), sur la côte Nord de Cuba, Manzanilla au Sud, Port-au-Prince, le môle Saint-Nicolas en Haïti et Kingston (Jamaïque). Il est à peu près certain que les navires de ce courant ne charbonneront pas dans les grandes Antilles...

« Les importations et exportations des Etats-Unis

dans nos Antilles continueront à se faire par les cargos en destination ou en provenance de l'Est de l'Amérique du Sud. »

Envisageant d'autre part le grand courant de navigation européen à destination de Panama, M. Douvry n'est pas plus optimiste et ne croit pas davantage que les navires s'arrêteront dans les ports de nos Antilles :

« Seules les lignes régulières de navires mixtes ou de paquebots ferait escale dans les grandes Antilles pour ne pas imposer de trop longues traversées à leurs passagers. Ces navires n'auront aucune raison de s'écarter de leur route pour aller chercher une escale dans nos Antilles :

« 1° Jamaïque, Cuba, Haïti, Porto-Rico, sont des îles autrement importantes que la Guadeloupe et la Martinique ; les navires peuvent donc y trouver beaucoup plus facilement du fret et des passagers.

« 2° Les navires des différents pavillons préfèrent autant que possible faire escale chez eux. Les Anglais auront Kingston (Jamaïque). Les Allemands iront à Saint-Thomas, où l'on va faire des travaux cependant pas aussi importants qu'on le prévoyait il y a quelques mois.

« 3° Des navigateurs étrangers éviteront plutôt nos Antilles ; ils aimeront mieux faire escale chez eux autant que possible et ne pas être en contact avec des populations d'une mentalité différente.

« 4^e Une escale dans nos Antilles, en outre des frais habituels et de la perte de temps, exige un déroutement de 95 milles pour la Guadeloupe et 148 milles pour la Martinique. C'est peu de chose, mais ce n'est pas négligeable quand on ne peut en attendre aucun profit. Pas de passagers : le plus grand nombre sont des fonctionnaires ou assimilés qui emploie nécessairement les paquebots subventionnés.

« Pas de fret : il y a un monopole de fait au profit de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie Austra-Americana. La première s'est réservé le fret pour les ports français de l'Atlantique, la seconde, le fret pour la Méditerranée. Tous les producteurs des deux îles sont liés par contrat avec ces deux Compagnies...

« Pour les raisons qui précèdent, j'estime donc qu'il n'y a pas lieu de faire les frais de l'établissement d'un grand port d'escale, soit à Pointe-à-Pitre, soit à Fort-de-France.

« Mais j'estime aussi que ces deux ports placés très près d'une voie maritime très fréquentée et dont ils peuvent profiter dans une très faible mesure, ne peuvent rester dans l'état actuel. »

Cette appréciation n'est guère rassurante, malgré la maigre consolation qu'elle réserve en terminant et le modeste espoir qu'elle laisse à nos colonies de bénéficier indirectement, et dans une faible mesure, du voisinage d'un grand courant de trafic.

Hâtons-nous de dire qu'elle n'est pas partagée par tout le monde, et, qu'étant trop absolue, elle paraît mériter quelques tempéraments.

Il y a d'abord une considération dont la réalité est incontestable et qui a été soutenue par le témoignage des hommes les plus compétents : nous possédons à la Guadeloupe le meilleur port d'escale de toutes les Antilles. C'est Pointe-à-Pitre.

Dès 1888, M. Bouquet de la Grye affirmait, dans une étude présentée aux sociétés savantes : « lorsqu'on regarde, sur une carte de l'Océan Atlantique septentrional, les points qui peuvent avoir la prétention de servir d'escale à plusieurs milliers de navires, on reconnaît vite que cinq points seuls se présentent dans des conditions de discussion acceptables : ce sont, en commençant par le Nord, le port de Santo-Domingo en Haïti, San Juan à Porto-Rico ; Saint-Thomas dans l'île du même nom, la Pointe-à-Pitre à la Guadeloupe et Fort-de-France à la Martinique. »

Plus tard, l'amiral anglais lord Beckwith reconnaissait : « La situation de la Pointe-à-Pitre est unique au monde. » Puis, c'est l'amiral Touchard qui, dans un rapport au ministre de la Marine conclut : « La Pointe-à-Pitre est un port sans égal dans la mer des Antilles. C'est un bassin en toute saison. »

Enfin, l'amiral Boué de Lapeyrère, dernièrement ministre de la Marine, au cours d'un séjour qu'il fit à la Pointe-à-Pitre en 1904, disait : « La Pointe-à-

Pitre est sans contredit le plus beau port de mer des Antilles ; il en est aussi le plus sûr. Il est regrettable qu'il ne soit pas mieux balisé... Le mouillage de Pointe-à-Pitre est en effet préférable à ceux de Fort-de-France et des Saintes ; sa sécurité est si grande qu'on peut éteindre les feux des navires, ce qui les rend plus habitables. C'est là un grand soulagement pour les marins qui en ont grand besoin après de longues croisières sous une température de 35 à 45°. »

Cette supériorité manifeste du port d'escale de Pointe-à-Pitre, semble pouvoir être d'une grande influence sur le déroulement minime, de l'aveu même de M. Douvry que les navires seront amenés à subir pour s'y arrêter.

Et les argument de M. Raymond Donvry relatifs à la psychologie étrangère, et à la préférence des navigateurs pour les ports de leurs colonies respectives s'estompent au regard des facilités qui s'offriront à eux dans une escale commode, un refuge assuré et un mouillage bien abrité.

Par ce qui est de la raison tirée du manque de fret dans nos Antilles, et des avantages qu'à ce point de vue, les navires trouveront dans les Antilles étrangères, îles plus importantes et plus florissantes, cet argument est d'une valeur certaine. Mais nous avons vu, en exposant l'état actuel de nos possessions, que l'une d'elles surtout, et précisément la Guadeloupe,

était dans une ère de progrès et de prospérité qui fait très bien augurer de l'avenir.

Situation exceptionnellement favorable du port d'une part, état économique en progrès d'autre part, voilà certainement une heureuse contrepartie aux prévisions, pressimistes des membres de la Mission Jullidière.

Cette manière de voir, elle a été brillamment soutenue à la tribune du Sénat par M. Henry Bérenger sénateur de la Guadeloupe, dans une remarquable péroraison qu'il nous paraît utile de rapporter. « C'est tout ce monde des deux Amériques de l'Ouest qui va faire son entrée sur la planète, car il n'a pas jusqu'ici dit tout ce qu'il avait à dire. Et il va le dire ! On ne peut donc s'empêcher de penser que si quelques nations européennes se trouvent avoir des ports dans ces endroits, elles pourraient bénéficier elles aussi d'une pareille évolution économique, qui va se développer entre les deux Amériques.

« En un mot, ce que je voudrais mettre sous vos yeux, c'est qu'il va se créer, pour toutes les Amériques, un très grand trafic interantillais, car la mer des Antilles est en réalité le seul et le vrai point où va se croiser l'ensemble de ces nouvelles lignes de navigation.

« Donc, lorsque M. le Commissaire américain des États-Unis pour le trafic du Canal de Panama, le professeur de l'Université de Pensylvanie Emery John-

son, dans un rapport sensationnel, et auquel les Commissaires français ont fait de très larges emprunts, a indiqué que le trafic qui pourrait se faire par le canal serait surtout un trafic intermondial, il me paraît avoir oublié que le trafic interantillais, le trafic qui s'accomplira d'une part entre le Brésil et San-Francisco, entre New-York et Valparaiso, cette sorte d'X encore inconnu qui sépare et rejoint les deux Amériques, que ce trafic interantillais aura peut-être pour l'avenir du canal, et pour ses conséquences économiques une importance égale au trafic intermondial qui pourrait s'établir entre l'Afrique et l'Europe d'une part, l'Asie et l'Océanie d'autre part... Le trafic qui se fera entre l'Europe, l'Amérique et l'Océanie, nous y arriverons ; pour le moment, la question reste posée sur le trafic interantillais, qui résultera de la communication entre les quatre Amériques comme je le disais tout à l'heure, les deux Amériques de l'Est et les deux Amériques de l'Ouest. Qui peut prévoir ce trafic ? Pouvait-on prévoir le trafic que procurerait dans la navigation interméditerranéenne le percement de l'Isthme de Suez ? Pouvait-on, à l'avance, attribuer à chaque port de la Méditerranée, la part qui lui reviendrait ? Pouvait-on assurer que Gènes en profiterait plus que Palerme, ou Marseille plus que Salonique ?

« J'admire vraiment le prophétisme technique de certains ingénieurs ! Ce qu'on peut dire, c'est que,

dans cette Méditerranée américaine qu'est la mer des Antilles, tous les ports, ceux de la Guadeloupe et de la Martinique aussi bien que ceux d'Haiti et de Cuba pourront être amenés à bénéficier de l'ouverture du canal. Et c'est si vrai, que toutes les nations la nation danoise, la nation hollandaise et la nation anglaise en particulier, qui ont, elles aussi, des ports dans les Antilles, se sont préoccupées d'aménager leurs ports ; elles ont dépensé des millions à Sainte-Lucie, à Saint-Thomas, à Curaçao et dans les autres ports des Antilles. Seules, la Guadeloupe et la Martinique n'ont encore rien fait pour aménager leurs ports ! (1) »

En tenant compte de la partialité bien naturelle et très explicable, qui peut amener l'honorable représentant de l'une des colonies intéressées, à faire la part trop belle à nos possessions antillaises, nous pouvons espérer cependant que le trafic qui va se développer en Amérique à la suite de l'ouverture du Canal de Panama bénéficie dans une certaine mesure aux ports des Antilles françaises. Certes, il ne faut pas se leurrer d'espoirs chimériques, et se figurer que leur fortune sera faite du jour où la dernière langue de terre sera brisée entre les deux Océans.

S'il est peut-être vrai de dire, suivant un aphorisme un peu brutal, mais imagé que « où on fait un

1. *Journal Officiel* du 27 mai 1913.

pain il naît un homme », il est encore plus juste de prévoir que, où se trouvera un port bien protégé, et un fret possible, naîtra un trafic rémunérateur et un mouvement maritime important.

Dans les conclusions mêmes, et le résumé des travaux aux Antilles, de la mission qu'il dirigeait, M. l'ingénieur en chef Jullidière adopte cette manière de voir. « Dans l'état actuel des choses de la navigation, on ne fait escale que pour l'une des quatre raisons principales suivantes :

« 1° Prendre ou laisser du fret ;

« 2° Prendre du charbon ;

« 3 Laisser reposer les passagers ;

« 4° Faire réparer le navire en cas d'accident grave. »

En ce qui concerne la première raison, M. Jullidière n'admet pas que l'ouverture du Canal de Panama puisse être pour quelque chose dans l'accroissement de production des deux îles, et par conséquent dans l'augmentation du fret qu'elles seront susceptibles de fournir aux navires. Nous réservons l'étude de cette question au paragraphe qui sera consacré aux conséquences économiques que pourra avoir l'ouverture du canal dans nos Antilles.

Pour ce qui est de la vente du charbon aux navires, il semble qu'il n'y ait pas lieu de concevoir de trop grandes espérances : d'abord parce que nos Antilles subiront une concurrence très réelle à ce point de vue de la part des Antilles étrangères voi-

nes, et surtout parce que les navires, venant de Colon ou allant vers Colon, auront très certainement intérêt à se ravitailler en charbon dans ce port. Les Américains se proposent en effet d'installer dans l'Isthme d'immenses parcs à charbon, où les cessions seront faites au prix de revient, sans bénéfices pour eux.

Ce sera une sorte de monopole créé en faveur du gouvernement américain dans toute la région. Le prix de vente étant très inférieur à ce qu'il pourra être dans nos Antilles, et la distance séparant ces dernières de Colon étant relativement très faible (environ 1.000 milles), on ne voit pas l'intérêt qu'auraient les navires à s'arrêter dans les ports des Antilles uniquement pour y charbonner.

Il est presque certain même que, de ce chef, nos colonies subiront plutôt une perte qu'une augmentation de trafic.

En dernier lieu, l'importante révolution qui tend à se produire actuellement dans la marine marchande et qui consiste à substituer de plus en plus les huiles lourdes au charbon, n'est pas pour inciter à la création d'entrepôts et de parcs à charbon dans nos Antilles.

La troisième raison pour un navire de faire escale est : faire reposer les passagers. Quels sont les passagers qui s'arrêteront dans nos îles ? Il y a d'abord tous ceux qui seront convoyés par les navires venant

de France. Les lignes de navigation existantes, et celles qui seront créées ne manqueront pas, après une si longue traversée, de faire une escale de plusieurs jours pour permettre à leurs voyageurs de reprendre contact avec la terre ferme. De la part de la Compagnie générale transatlantique, la création d'une ligne de navigation vers l'Amérique du Sud, vers Valparaiso, à travers l'Isthme de Panama, paraît presque certaine.

D'autre part, le trafic des bâtiments mixtes américains sera probablement attiré par la beauté et la supériorité de nos ports des Antilles où il est à souhaiter qu'ils trouvent toute la sécurité, et pour leurs passagers, tout le confort désirable.

La création d'hôtels bien aménagés et le perfectionnement des voies et moyens de communication dans l'intérieur des îles ne saurait manquer de provoquer en faveur de nos Antilles le très léger déroutement que, nous l'avons vu, la situation de ces colonies exigerait, de la part des navires se dirigeant vers l'Isthme ou en provenant.

Le tourisme américain tend de plus en plus à se porter vers ces régions si favorisées par la beauté des sites et le pittoresque de leurs habitants. Les hommes d'affaires et les industriels que sont les citoyens des États-Unis, ont pris l'habitude de venir se reposer dans ces pays relativement proches du leur. « Le goût de l'excursion est extrêmement répandu en Amérique,

et le nombre des voyageurs qui passent par nos îles, soit, par la Québec Line, soit à bord de navires exclusivement destinés au tourisme, est surprenant », dit M. Jullidière lui-même au cours de son rapport. Il est bien évident que l'ouverture du Canal de Panama et les nouvelles facilités de communication qui en résulteront, ne peuvent que favoriser ce mouvement de voyageurs.

Bien mieux, en France même, où le goût des voyages d'agrément s'est énormément développé depuis quelques années, les distances n'effraient plus personne, et de nombreux touristes sont allés, pour leur plaisir visiter quelques-unes de nos colonies.

Ce mouvement de curiosité légitime et souhaitable mérite d'être favorisé, et nous sommes heureux de signaler à ce sujet un ouvrage qui sera susceptible de donner un nouvel essor au grand tourisme national.

Ce livre, qui vient de paraître : *Le Guide du touriste aux Antilles*, par Charles Laisant, fournit une foule d'indications très intéressantes, de renseignements pratiques sur nos Antilles. Il donnera certainement au grand public l'envie et le désir de connaître et de visiter nos vieilles possessions américaines.

Si nous examinons la quatrième raison invoquée en faveur de l'éventualité d'une escale : possibilité de faire réparer un navire en cas d'accident grave, nous voyons que la question a retenu l'attention des mem-

bres de la mission Jullidière, puisque tous ont examiné les améliorations qu'il pourrait être utile d'apporter au bassin de radoub du port de Fort-de-France.

Il semble du reste que les besoins actuels de la navigation ne nécessitent pas des travaux très importants dans cet ordre d'idées, et que la forme de radoub existant actuellement à Fort-de-France, réponde suffisamment aux exigences provisoires de la marine.

Après examen des raisons que le chef de la mission antillaise considère comme suffisantes pour provoquer de la part des navires, une escale dans nos îles, il semble bien que, sous quelques réserves, et notamment à condition que certains perfectionnements soient apportés à leur outillage, la Guadeloupe et la Martinique aient des chances de profiter du trafic principalement américain qui se fera dans l'Atlantique à la suite de l'ouverture du Canal de Panama.

Laissant de côté la question de la navigation, envisageons l'intérêt militaire que les Antilles présenteront comme point d'appui de la flotte. M. le Lieutenant de vaisseau Hallier, commandant la défense fixe de Fort-de-France, et désigné par le ministre de la Marine pour collaborer aux travaux de la mission Jullidière, a étudié la partie plus spécialement militaire de la question. Voici en quels termes il est

amené à conclure : « Au point de vue militaire en particulier, le seul sur lequel je puisse me prononcer j'ai déjà fait remarquer plus haut qu'il ne s'agit nullement de voir aujourd'hui à quel endroit il serait plus convenable de posséder un point d'appui. Il s'agit simplement de savoir, étant donné ce qui existe actuellement, si l'intérêt de la marine est de développer Fort-de-France plutôt que de créer Pointe-à-Pitre. »

La réponse de la question ainsi posée n'est pas douteuse.

« Nos intérêts militaires aux Antilles sont, depuis longtemps, concentrés à la Martinique ; ils doivent y être maintenus en entier, et il n'y a aucune raison à l'heure actuelle pour en reporter une partie quelconque à la Guadeloupe.

« Cela étant, la marine étant installée à Fort-de-France, et devant y rester, il est bien certain que tous les travaux faits à Pointe-à-Pitre seront pour elle d'un intérêt à peu près nul ; au contraire, elle ne pourrait que gagner à voir se développer et se compléter l'outillage maritime du port de Fort-de-France. » La nécessité d'exécuter des travaux dans l'un des ports de nos Antilles en vue d'offrir à notre flotte un point d'appui mieux outillé et mieux aménagé n'est même pas mise en doute par M. le lieutenant de vaisseau Hallier. Il s'est borné à chercher ce qui pourra être fait, et à énumérer les perfectionnements qu'il juge

nécessaire d'apporter au port de Fort-de-France. Mais il a reconnu que si les intérêts particuliers de la marine militaire n'exigent à l'heure actuelle que le seul développement de l'outillage du grand port de la Martinique, quand on se place à un point de vue plus général, la question se transforme et s'élargit : « Je crois en définitive que pour le moment il ne saurait être question à proprement parler de favoriser l'une des deux colonies plutôt que l'autre.

« Dans chacune d'elles il y a des améliorations qui s'imposent, mais qui ne s'excluent nullement les unes les autres et toute idée de concurrence ou de rivalité quelconque entre les deux ports doit, me semble-t-il, être écartée. Le dragage et la réfection des quais de Pointe-à-Pitre, ont leur raison d'être tout aussi bien que l'allongement du bassin et la construction du wharf de Port de France. »

Ces améliorations, nous verrons plus loin comment les colonies se sont décidées à les réaliser, persuadées qu'elles sont du bienfait qu'elles en pourront percevoir à l'avenir.

Si nous passons aux conséquences économiques que l'ouverture du Canal de Panama aura dans nos colonies des Antilles, bien qu'il soit fort probable que les navires de toute provenance aient intérêt à s'y arrêter, nous allons voir qu'il ne faut pas se faire de trop grandes illusions sur leur importance.

Il est plus prudent de prévoir que nos îles, depuis

un petit nombre d'années en progrès, verront ce progrès favorisé par l'ouverture du canal de Panama, et par l'important trafic maritime qui va, de ce fait, sillonner la mer des Antilles, plutôt que d'espérer un essor merveilleux et d'escompter une fortune absolument certaine, pour la raison que ces possessions se trouvent placées aux environs de la nouvelle voie vavigable.

Les Antilles ne doivent pas compter sur l'ouverture du canal pour assurer leur accroissement économique, mais elles doivent au contraire se perfectionner à l'intérieur comme à l'extérieur pour attirer à elles la plus grande partie possible du trafic interantillais. Ces perfectionnements, nous en avons vu les principaux éléments.

Nos colonies antillaises sont avant tout des colonies agricoles, des colonies de plantations ; or, elles possèdent de grandes étendues de très bonnes terres non utilisées. A la Guadeloupe notamment, il y a à peine 40.000 hectares en culture alors que 120.000 hectares sont cultivables.

Le développement des cultures secondaires se substituant dans une certaine mesure à la culture de la canne à sucre, telle sera la modification la plus souhaitable et qui favorisera le plus normalement le progrès de nos Antilles.

La mise en valeur des grandes étendues non cultivées et encore inoccupées ne peut se faire que par

la création de voies de communication actuellement presque inexistantes à la Guadeloupe, et très peu développées à la Martinique.

La partie centrale de la Guadeloupe dite « le Moule » est inaccessible, à l'heure actuelle, et les notabilités de la colonie sont unanimes à solliciter la construction d'un chemin de fer pénétrant à l'intérieur de l'île. On y trouvera, dit M. Raymond Douvry « d'excellentes terres dont la plus grande partie pourrait être consacrée à la canne à sucre ou au coton ».

Nous avons vu que l'exploitation forestière n'avait pu avoir lieu jusqu'ici, faute de moyens commodes de transport. De même pour l'exploitation du sous-sol qui mériterait d'être étudiée dans les deux îles.

A la Martinique, il existe un certain nombre de voies ferrées, appartenant aux usines, mais les voies n'ont pas une largeur uniforme, ce qu'il serait nécessaire d'obtenir des usiniers. M. Douvry pense, contre l'avis de la plupart des notabilités martiniquaises désireuses de voir créer un réseau ferré reliant Fort-de-France aux principaux centres de l'île, qu'il faudra se contenter de construire « un chemin de fer, de Trinité à Grande-Rivière, qui, en facilitant les communications avec cette région, la plus fertile de l'île, mais la plus difficilement accessible par mer, pourrait très sensiblement en augmenter la production ».

Quels sont donc, à l'heure actuelle, les produits que nos Antilles seraient susceptibles de fournir aux

navires faisant escale dans leurs ports : ce sont les choses de première nécessité, les vivres frais et l'eau potable. M. le lieutenant de vaisseau Hallier a envisagé le ravitaillement en vivres des bâtiments à la Guadeloupe : « On pourrait trouver à Pointe-à-Pitre tous les vivres frais nécessaires au ravitaillement des bâtiments. Aujourd'hui, ils sont naturellement en petite quantité, les producteurs n'en trouvant qu'un écoulement restreint. Mais le développement du trafic maritime américain amènerait certainement un accroissement parallèle de la production, aussi bien en ce qui concerne la viande que les légumes et les fruits.

« Les savanes propres à l'élevage, les terrains cultivables et non cultivés sont assez vastes pour permettre le développement des ressources de tout genre, lorsque le besoin s'en fera sentir. »

En prévision de la fourniture en eau potable, des bâtiments faisant escale dans nos Antilles, la mission Jullidière a étudié les améliorations qui pourraient être apportées dans l'adduction d'eau aux ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

Ces eaux sont excellentes et très pures, mais les conduites ont besoin de réparations et de réglages qui assureront une répartition plus abondante.

Nous avons vu qu'il ne fallait pas fonder de grandes espérances dans l'avenir sur la fourniture en charbon des bâtiments qui passeront dans la mer des Antilles.

Nos possessions ne pourront guère que perdre à ce point de vue par suite de la création projetée par les États-Unis de grands parcs à charbon et par suite de la substitution qui s'opère actuellement dans la marine marchande, des huiles lourdes au charbon.

Les bénéfices que nos Antilles ont des chances de retirer de l'ouverture du canal, paraissent donc assez minimes pour le présent. Pour l'avenir si l'orientation vers une production manufacturière se précise et se confirme, le champ d'action de nos îles pourrait s'étendre considérablement.

Il va s'établir à coup sûr un commerce très important entre l'Amérique du Sud-Ouest et les États-Unis de l'Est.

Nos Antilles, sur la route de ce trafic, peuvent être amenées à en profiter : les côtes du Pérou et du Nord du Chili, les régions à nitrates sont sèches et désolées ; elles ont besoin de vivres et parfois même d'eau potable. Nos colonies pourraient y importer le sucre de canne, les fruits frais, bananes ou ananas, les rhums, qui font complètement défaut à ces pays. Elles recevraient en échanges les engrais, guanos et nitrates qui sont nécessaires à l'amendement de leurs cultures.

Nos Antilles importent par an pour une valeur de 457.000 francs de nitrates de soude en provenance particulièrement de la France et de la Hollande. Si de nouvelles terres sont mises en culture à la Guadeloupe et à la Martinique, les besoins d'engrais

chimiques se faisant sentir, le supplément nécessaire pourrait parfaitement être demandé aux pays de l'Ouest américain avec lesquels les échanges seraient faciles et peu coûteux.

Afin d'attirer dans nos îles une partie du trafic qui fréquentera la mer des Antilles, on avait songé à faire du port de Pointe-à-Pitre un port franc, et même à étendre la franchise à toute une zone exonérée de droits de douane et d'octroi de mer. Les promoteurs de cette idée mettaient en avant l'exemple du port danois de Saint-Thomas dont la franchise a fait la fortune, il y a une trentaine d'années. Mais précisément à l'heure actuelle le besoin ne se fait guère sentir d'un entrepôt général dans les Antilles ; les navires allant directement, et sans s'arrêter, à leurs destinations.

La question n'aurait d'intérêt que s'il semblait utile de créer un port d'escale et un entrepôt pour le charbon. Or, pour diverses raisons que nous avons exposées, les bâtiments auront de moins en moins tendance à charbonner dans les Antilles. Le port de Saint-Thomas qui est à l'heure actuelle complètement délaissé, est resté cependant un port d'escale pour le charbon, mais la Compagnie générale transatlantique française qui y avait conservé son stock, vient de le supprimer. Cet exemple n'est pas encourageant, et c'est en ce sens que M. Douvry conclut l'étude qu'il a faite de la question :

« Pour certains, la franchise se bornerait à une complète exonération des droits de port, pilotage, etc. Les frais d'escale en seraient un peu diminués, mais l'essentiel de la dépense, déroutement et perte de temps, resterait encore à la charge des navires. Cette petite économie ne serait pas suffisante pour inciter ceux qui n'ont pas à déposer ou à prendre du fret à la Guadeloupe, à s'y arrêter : le port n'en serait donc pas plus fréquenté pour cela. Cette exonération du tout droit pourrait avoir une très faible répercussion sur le taux des frets ; les productions et les importations en bénéficieraient, mais la colonie, pour équilibrer son budget serait obligée de leur demander sous une autre forme ces recettes dont elle serait privée. »

Il ne semble donc pas que la mesure proposée puisse être actuellement prise en considération, son utilité étant tout au moins contestable.

C'est donc avec une très grande prudence, et sans vouloir viser à un résultat trop ambitieux, qu'il faudra procéder dans nos Antilles pour apporter les améliorations nécessaires à leur outillage.

Les conclusions de la mission Jullidière sont les suivantes : « Qu'il n'y a pas lieu d'envisager pour les Antilles la création d'un port de grande importance répondant à des besoins nouveaux correspondant à l'ouverture du Canal de Panama », mais « qu'il serait très désirable et même nécessaire d'améliorer

les ports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France, pour répondre aux besoins des colonies et à leur développement régulier ».

Le programme proposé par les commissaires est des plus modeste : amélioration par des dragages à 8, puis à 9 mètres de la rade de Pointe-à-Pitre ; construction et reconstruction de deux phares pour éclairer la rade de Fort-de-France ; aménagement d'appontements d'accostage pour les navires à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre ; perfectionnement des conduites d'eau, assainissement des deux villes, et en dernier lieu, établissement de la télégraphie sans fil.

Nous sommes bien loin des idées grandioses du début et de la suprématie rêvée pour la France dans la mer des Antilles en compensation de la perte de nos droits sur l'Isthme !

Les colonies elles-mêmes ont compris que leur rôle n'était pas aussi vaste qu'elles avaient pu l'espérer, et les améliorations qu'elles ont préconisées sont très raisonnables, et consistent en travaux d'aménagement nécessaires, et en perfectionnement de l'outillage existant.

Les conclusions de la mission Jullidière une fois connues dans les Antilles, les Conseils généraux de ces colonies ont adopté des programmes de travaux qui comportent :

a) Pour la Guadeloupe :

1° La réfection de la conduite d'eau de Pointe-à-Pitre ;

2° La construction d'un wharf ;

3° La réparation des quais ;

4° L'approfondissement de la rade ;

5° La construction d'un dépôt de charbon ;

6° La création de postes de télégraphie sans fil.

C'est, à un point près, le programme prévu par la mission antillaise. Le projet de construction d'un dépôt de charbon a été maintenu, au programme des travaux, par la colonie qui espère retirer tout au moins pour le présent, un bénéfice de la vente du minéral aux navires venant ravitailler à Pointe-à-Pitre. Cet ouvrage n'est d'ailleurs prévu que dans le but de faciliter l'installation d'une entreprise charbonnière qui complètera ensuite l'outillage du parc à charbon.

Pour l'exécution de ce programme de travaux, la colonie sera dans l'obligation d'emprunter une somme de plus de 4 millions de francs, emprunt qui devra être approuvé par décret en Conseil d'État.

b) La Martinique de son côté dès 1911, avait été autorisée à emprunter une somme de 3 millions pour exécution de travaux d'adduction d'eau et d'assainissement.

Le projet d'emprunt voté par le Conseil général prévoyait 6 millions, mais la partie de ce projet concernant les travaux d'agrandissement du bassin de

radoub et l'amélioration du port de Fort-de-France fut réservée.

A la suite de la mission Jullidière, le Conseil général de la Martinique étudia les questions qui avaient été réservées en 1911 et le programme de travaux qu'il adopta, ayant soulevé des objections de la part du Département des colonies comme devant entraîner des difficultés financières, ces questions ont été remises à l'étude et leur réalisation ne peut tarder à intervenir.

Les projets comprennent :

- 1° L'amélioration des routes intérieures ;
- 2° Le perfectionnement du port de Fort-de-France ;
- 3° L'aménagement d'un réseau de voies ferrées ;
- 4° La construction de deux phares ;
- 5° L'agrandissement du bassin de radoub de Fort-de-France ;
- 6° L'installation de la télégraphie sans fil.

C'est donc à de très modestes limites que se restreindra l'immense programme que des esprits mus par un chauvinisme un peu aveugle et un désir de revanche très naturel, nous avaient fait entrevoir.

Construit par les Américains et exploité par eux, c'est encore à eux surtout que le percement du canal de Panama va bénéficier.

La France aurait certes grand tort d'abandonner la partie et de ne rien faire pour ses colonies antillaises. Ces dernières ne prendront peut-être pas l'im-

portance qu'un brillant mirage avait pu faire espérer un moment, mais il est hors de doute que leur progrès ne peut que s'accroître et grandir en même temps que grandira le grand trafic américain. Elles vont être entraînées dans l'orbite du grand mouvement commercial qui révolutionnera le Nouveau Monde à la suite de l'ouverture du canal, et plus que les colonies étrangères voisines, nous pouvons l'espérer, elles profiteront de cet essor merveilleux.

Les travaux que les Danois vont faire à Saint-Thomas, les Anglais à Sainte-Lucie, à la Jamaïque et à Trinidad, les Américains à Porto-Rico, ne sont pas plus importants que ceux que nous avons projetés dans nos Antilles.

Ces colonies se contentent de prendre leurs dispositions pour être appelées à bénéficier, dans la mesure de leurs propres moyens du percement de l'Isthme de Panama. Nulle part, on ne trouve de programme aux allures grandioses, de vues larges, qui risqueraient fort de créer d'amères désillusions.

Contentons-nous pour nos Antilles du surcroît de richesse qu'elles peuvent gagner à se trouver dans une situation géographique favorable, et tournons-nous d'un autre côté dans l'espoir de trouver un avenir plus brillant, une solution plus conforme à notre désir d'une « plus grande France ».

TROISIÈME PARTIE

LES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE

La grande route Panama-Sydney. L'avenir de Tahiti.

« Lorsque le problème de la réunion des deux plus vastes océans du monde sera résolu, toutes les îles de la mer du Sud en recevront une nouvelle importance. Le commerce de Tahiti s'affirmera sur une plus large base et prendra un développement beaucoup plus grand. Panama sera le grand entrepôt de tous les commerces du monde et Tahiti, le lieu de passage de convois nombreux qui, se pressant entre les rives rapprochées de cette voie ouverte par la main des hommes, iront ensuite porter les produits de l'industrie européenne dans tous les lieux baignés par les eaux du grand Océan. Dès lors, nos possessions dans l'Océan Indien seront susceptibles d'une prospérité inespérée ; peut-être même pourraient-elles exporter en Europe quelques-uns des produits de

leur sol, qui, dit-on ; surpassent en qualité tout ce que produisent les autres pays tropicaux. »

C'est en ces termes que, dès 1844, le géographe Vincendon-Dumoulin présidait l'avenir merveilleux qui lui semblait réservé à notre empire océanien.

Nous allons voir si depuis soixante-dix ans les conditions ont varié et si, à la veille de l'ouverture du canal, on peut espérer de voir se réaliser des prévisions alors très problématiques. A cette époque de 1844 en effet, les travaux du canal isthmique n'étaient même pas encore projetés.

Et tout d'abord, il faut se demander si nos Établissements français de l'Océanie se trouveront sur le passage des lignes de navigation débouchant du Canal de Panama.

Quelles seront les grandes directions suivies par les navires partant de Panama ? Quatre grandes régions principales seront desservies par les lignes du Pacifique : ce sont les marchés de l'Ouest de l'Amérique du Sud, ceux de la côte Ouest de l'Amérique du Nord, c'est l'Extrême-Orient et c'est l'Australasie.

Les deux premiers courants de navigation, s'ils sont susceptibles de favoriser dans une certaine mesure, l'essor économique de nos Antilles, ne sont d'aucun intérêt pour nos établissements en Océanie.

La ligne maritime se dirigeant vers l'Extrême-Orient passe bien loin des mêmes Établissements et

ce sont les îles Hawaï, appartenant aux États-Unis, qui seront les mieux situées pour les relations qui s'établiront entre l'Amérique et l'Asie Orientale.

Reste le courant dirigé de Panama vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande, qui traversera forcément l'Océanie.

L'Australasie, en progrès depuis vingt ans, et susceptible encore d'un développement économique merveilleux, ne pourra que gagner au raccourcissement notable de la distance séparant New-York de Sidney. L'Angleterre, par le Canal de Suez est actuellement plus rapprochée de l'Australie que l'Amérique de l'Est : de Liverpool à Sydney par Suez, il y a 12.235 milles, et de New-York à Sydney par le cap de Bonne-Espérance, 13.743 milles. Tandis qu'après le percement de l'Isthme de Panama, New-York ne se trouvera plus qu'à 9.811 milles de Sydney.

On peut donc prévoir une énorme augmentation de trafic entre les États-Unis et l'Australasie. Reste à savoir si nos possessions océaniques, se trouveront placées sur ce courant commercial intense.

M. Douvry a envisagé cinq grandes routes possibles pour les navires se rendant de Panama à Sydney :

1° Le plus court chemin, qu'est l'arc de grand cercle Panama-Sydney, sera suivi par des cargos suffisamment approvisionnés en charbon, pour n'avoir

pas besoin de faire escale au cours des 7.674 milles qui constituent cette première voie.

2° Route Panama-Nouvelle-Zélande (Wellington)-Sydney 7.739 milles, plus longue par conséquent, mais qui offre l'avantage d'une escale dans le port très important de Wellington.

3° Les navires peuvent suivre la route Panama-Tahiti-Sydney, soit en traversant les Tuamotu, archipel dangereux où il faudrait alors pratiquer un chenal forcément très coûteux, soit en contournant les Tuamotu. Le déroutement par rapport à l'arc de grand cercle Panama-Sydney serait de 120 milles ou de 225 milles, suivant la route qui serait définitive-adoptée.

4° Route Panama-Tahiti-Wellington-Sydney, exigeant un déroutement de 399 milles.

5° Les navires pourront encore faire escale à Auckland et suivre la route : Panama-Tahiti-Auckland-Sydney, sensiblement aussi longue que la précédente.

M. Douvry a envisagé encore des routes moins directes que les précédentes, ce sont celles qui seront suivies par le cabotage au sens américain du mot, c'est-à-dire très élargi, en comparaison du cabotage telle que le comprend la législation française.

Ce cabotage américain est dispensé de tout droit sur le Canal de Panama et M. Douvry pense que des cargos pourront, entre Panama et l'Australie, em-

prunter des routes passant par San-Francisco, les Hawaï, les Samoa et même, par Valparaiso.

Des comparaisons théoriques établies sur la durée des trajets imposées aux navires par ces diverses voies, amènent à penser que plus qu'aucune autre île étrangère, Tahiti se trouve placée dans une situation exceptionnelle pour offrir un port d'escale entre Panama et Sydney.

La colonie allemande des Samoa possède en effet un port très comparable à celui de Tahiti : c'est Apia. La durée du trajet, par la route Panama-Apia-Sydney, est sensiblement la même que par Panama-Tahiti-Wellington-Sydney, mais la traversée Panama-Apia, sans escale, est très longue, quinze jours au minimum, et il est à prévoir que si les Allemands songent à établir une ligne de paquebots vers la Nouvelle-Zélande, et desservant les Samoa, ils auront intérêt à prévoir une escale à Tahiti.

De même pour une Compagnie anglaise qui voudrait desservir les Fidji : elle créerait très probablement une escale à Tahiti.

Une autre île de notre archipel océanien avait été envisagée comme susceptible de servir de port d'escale sur la route Panama-Auckland : c'est Rapa, administrativement rattachée aux Tubuaï. Cette île se trouve tout près des arcs de grand cercle réunissant Panama à Auckland et à Sydney. On a été amené à se demander s'il ne serait pas intéressant d'aména-

ger dans cette île un point d'escale préférable à Papeete en ce qu'il éviterait un déroutement de 250 milles par rapport à la ligne Panama-Tahiti-Auckland.

M. l'Ingénieur en chef Jullidière a examiné la question au double point de vue technique et économique.

Au point de vue technique, il n'y aurait pas d'impossibilité à aménager un port charbonnier à Rapa, mais il n'y a exactement rien à l'heure actuelle qu'un abri, bien défendu naturellement. Il faudrait donc exécuter des travaux très considérables pour perfectionner ce qui existe exactement et cela, dans des conditions défectueuses, les possibilités de main-d'œuvre étant très aléatoires dans un pays improductif et habité par une poignée d'indigènes arriérés. Si le port d'escale installé ne réussit pas, n'est pas fréquenté, la dépense et les travaux effectués l'auront été en pure perte.

La rade de Papeete est loin d'être parfaite, mais il est possible de l'améliorer et les travaux à entreprendre pourront être exécutés à de moindres frais et dans des conditions plus favorables que dans l'îlot presque désert de Rapa.

Au point de vue économique, Rapa n'est susceptible d'aucun développement. « L'île de Rapa, éloignée de 700 milles dans le sud, sans étendue et sans valeur, n'est pas propre à devenir le centre commercial des possessions françaises dans ces régions.

Rapa, munie d'un parc à charbon, serait à peu près ce qu'est Périm dans le Déroit de Bab-el-Mandeb, c'est-à-dire un point où une maison de commerce peut gagner de l'argent, et c'est tout (1). » Ce n'est pas là le but que poursuit la France : ce but, c'est le développement économique de la colonie d'Océanie. Nous verrons que Tahiti, centre administratif de ces possessions, est susceptible d'un développement important. C'est donc à l'amélioration du port et de l'île de Tahiti que nous devons consacrer nos efforts, et c'est dans l'importance nationale et internationale qui sera donnée à ce centre, que nous trouverons la légitime consolation de nos efforts perdus dans l'œuvre de Panama.

TAHITI

Le passé, le développement économique actuel

Nos droits sur Tahiti sont de date beaucoup plus récente que ceux auxquels nous devons la possession des Antilles françaises, et il y a relativement peu d'années, que les souverains indigènes ont définitivement renoncé à l'exercice de leurs pouvoirs.

Tahiti fut visitée en 1767 par le capitaine anglais Wallis, et Bougainville en 1768, frappé par la beauté des sites de cette contrée, et sans doute par la grâce

1. Rapport de M. l'Ingénieur en chef Jullidière.

un peu languissante de ses habitants, l'appela, « la Nouvelle Cythère ».

C'est une Société anglaise, la Société des missions de Londres, qui, en 1797, intervint la première dans les affaires de l'île.

Après avoir fait adopter le protestantisme comme religion d'État, sous le règne de Pomaré II, les Anglais prirent à la longue une telle influence politique dans le pays que, lorsqu'en 1836-1837, le Père Laval et un autre missionnaire catholique français voulurent s'installer dans le pays, le gouvernement de la reine Pomaré IV, sous la suggestion du pasteur protestant Pritchard, au mépris du plus élémentaire droit des gens, fit expulser nos missionnaires.

Le Gouvernement français n'hésita pas à envoyer en Océanie des vaisseaux de guerre, sous les ordres du Commandant Dupetit-Thouars, et ce dernier obtint de Pomaré IV le droit absolu de séjour et de commerce pour les Français.

Pritchard s'adressa au Gouvernement anglais en vue d'obtenir une déclaration de protectorat sur les îles de la Société. Il échoua complètement. Le protectorat français fut établi dans ces îles le 9 septembre 1842.

Les difficultés innombrables suscitées aux Français par le pasteur Pritchard, encore tout puissant dans l'île, lui valurent d'être vigoureusement malmené par des officiers français. Il se plaignit à son Gouvernement.

La reine Victoria exigea de Louis-Philippe le désaveu de ces actes qui portaient en eux-mêmes leur excuse. Le roi s'exécuta avec une bonne grâce un peu bénévole.

Pritchard retourna à Tahiti et provoqua de nouveau des troubles et des insurrections dans l'île. Mais les esprits se calmèrent à mesure que l'influence française se faisait sentir et en 1880, le roi Pomaré V abdiquait « en remettant complètement et pour toujours entre les mains de la France l'administration de ses états. »

Tahiti devint colonie française.

Comme presque toutes les îles de l'Océanie, Tahiti est de formation volcanique.

Elle est couverte de très hautes montagnes dont les plus élevées, l'Orohéna et l'Aoraï atteignent 2.237 et 2.065 mètres. La région des côtes repose sur des récifs de coraux dont la composition calcaire a donné à toute cette partie une fertilité merveilleuse.

Cette région atteint parfois 3 kilomètres de largeur.

La formation volcanique et corallienne à la fois exclut toute ressource minéralogique : le sous-sol est presque exclusivement composé de basalte et de chaux.

Par contre, la fertilité étonnante de l'île est susceptible de devenir pour elle une source assurée de richesse.

Les habitants, d'ailleurs peu nombreux, sous ce

climat tropical se laissent vivre et n'ont pas de grands besoins : le travail leur est presque inconnu. Or, colonie agricole, Tahiti a besoin de main-d'œuvre.

En 1864, le régime de l'immigration fut constitué dans les Établissements français de l'Océanie à la suite de l'introduction d'un convoi de mille Chinois destinés à un établissement agricole.

Il ne semble pas que les Chinois, venus en grand nombre ainsi que les indigènes des îles Salomon, Samoa et des Nouvelles-Hébrides, aient donné de bons résultats.

Toutefois, cette importation de main-d'œuvre a permis entre 1864 et 1880 la culture du coton dont l'exportation vers l'Europe atteignit la valeur de 2 millions 1/2 de francs en 1865.

Mais la concurrence des pays américains mieux desservis comme moyens de transport et plus favorisés au point de vue de la main-d'œuvre, fit périlcliter la culture du coton qui fut presque abandonnée en 1884.

La canne à sucre fut cultivée également et a donné de bons résultats. Les entreprises actuellement existantes sont assez florissantes, mais les exportations en sont presque nulles.

Les cultures de café et de cacao sont très peu développées, à titre d'essais surtout, mais les succès en sont encourageants et l'attention des agriculteurs paraît se tourner sérieusement vers ces productions,

qui sont peut-être celles auxquelles l'avenir réserve ses plus agréables surprises.

La vanille est de beaucoup la culture préférée des Tahitiens.

Malheureusement la culture de ce produit n'est pas dans cette colonie aussi bonne que celle de la vanille récoltée dans les autres colonies françaises. Cela tient aux procédés défectueux employés par les indigènes dans la cueillette qui est faite avant maturité.

Depuis 1910 toutefois, la culture et la cueillette de la vanille ayant été réglementées par décret, ce produit a beaucoup gagné en qualité, et l'exportation qui était, en valeur de 2.318.744 francs en 1911, est passée en 1912 à 3.376.749 francs.

Toutes ces cultures ont été introduites dans nos Établissements de l'Océanie et nous voyons, qu'en dehors de la vanille, elles n'y ont que très peu prospéré.

Les denrées du crû sont, depuis notre occupation, restées presque les seules productives. Les grandes ressources de ces îles consistent principalement dans l'exploitation des cocotiers, des orangers, des bananes et des ananas, et dans la vente et l'exportation des nacres et des phosphates.

Le cocotier fournit le coprah, l'huile, et les fibres de coco.

On sait que le coprah est d'un usage de plus en plus grand dans la fabrication des beurres industriels

(végétaline, cocose, etc.). Il semble qu'un bel avenir soit réservé aux plantations de cocotier. Le coprah fournissait en 1912 une exportation de 2.814.223 francs, et les cocos en coque de 117.380 francs.

En ce qui concerne la production des oranges, celles de Tahiti sont réputées les meilleures du monde entier.

L'oranger n'est malheureusement l'objet d'aucune culture méthodique. Il pousse partout, sur les riva-
ges comme sur les plateaux. Les fruits des arbres poussés à une certaine altitude sont très supérieurs à ceux du littoral.

L'orange exportée principalement en Nouvelle-Zélande fournissait en 1912 101.294 francs à l'exportation.

Ce fruit pourrait, de même d'ailleurs que la banane dont la production est constante toute l'année à Tahiti, faire l'objet d'un commerce très important sur les marchés d'Europe.

L'ananas, d'excellente qualité pourrait être cultivé en grand, tant au point de vue de l'exportation, que de l'entreprise de fabriques de confitures ou de conserves.

La nacre, qui est pêchée dans toute l'Océanie, a été l'objet d'une exportation de 841.892 francs en 1912.

L'exploitation des phosphates dans l'île de Makatea par la Compagnie française des phosphates de l'Océanie, et qui n'est pas encore entrée dans sa pé-

riode intensive, a contribué aux exportations pour un chiffre de 769.768 francs en 1912, contre 238.253 fr. en 1911. On peut donc fonder sur cette branche du commerce océanien les plus belles espérances.

L'exploitation forestière n'existe pas dans la colonie. Ce n'est pas que le pays ne soit riche en essences précieuses, mais ici comme dans les Antilles, les difficultés de transport constituent un sérieux obstacle à leur utilisation.

L'élevage est relativement facile par suite de la douceur du climat et de la richesse de la végétation : chevaux, bœufs et chèvres sont assez abondants ; les porcs sont très nombreux, et font l'objet d'un commerce important.

Mais la colonie est encore obligée de recourir, pour la consommation locale, à l'importation d'animaux de Nouvelle-Zélande.

L'élevage du bétail devrait être entrepris en grand aux îles Tubuaï et aux îles Marquises, et constituerait une source intéressante de revenus pour les colons.

Pour ce qui est des ressources industrielles de la colonie, à part l'existence de trois usines à sucre d'une importance très minime, on peut dire qu'elles sont inexistantes : tout est à créer.

Les industries indigènes sont rares et de peu d'importance. Jadis les Tahitiens se livraient à l'industrie de la paille de bambou qui s'exportait, mais leur in-

dolence naturelle ne les a pas laissés persévérer dans cette voie.

Il y a pourtant deux industries auxquelles on peut prévoir un bel avenir si une vie nouvelle est rendue à ces possessions, c'est l'industrie des fibres de coco, et c'est celle de la pêche.

Les fibres de coco pourraient être exploitées en abondance et trouveraient en Europe un débouché certain, leur utilisation étant de plus en plus grande dans nos pays.

Pour ce qui est de la pêche, elle est bien pratiquée dans les îles actuellement, mais elle sert uniquement à alimenter les besoins des habitants. Dès 1844, le géographe Vincendon-Dumoulin prévoyait l'importance que l'industrie de la pêche pourrait prendre dans les îles du Pacifique : « Parmi toutes les industries qui ont choisi pour théâtre de leur exploitation le vaste Océan du Sud, la pêche est celle qui semble devoir le plus contribuer au développement et à la prospérité de nos établissements... la grande pêche de la baleine si avantageuse au commerce par les produits qu'il en retire et à l'État par le nombre de marins intrépides qu'elle élève, trouvera dans nos nouvelles possessions de l'Océan des avantages non contestés... nos possessions sont placées dans l'Océan de telle sorte qu'elles peuvent devenir un vaste atelier, un riche entrepôt où nos pêcheurs pourront aller réparer leurs avaries, refaire leurs approvisionne-

ments de tout genre, et enfin s'équiper de nouveau pour continuer leur pêche.

« Mais une voie plus large est ouverte à notre industrie car c'est des îles de la Société que doivent dorénavant partir les navires destinés à l'exploiter. Elles sont le point central d'où nos pêcheurs peuvent s'étendre et se porter partout où ils peuvent espérer une riche récolte. Au lieu d'envoyer des navires à grands frais, qui ne peuvent espérer d'obtenir leur cargaison sans avoir consacré deux saisons entières à la pêche, qu'un vaste entrepôt de cette précieuse marchandise s'établisse à Tahiti, que nos spéculateurs en détachent chaque saison leurs navires bien équipés qui rentreront au port une fois la récolte faite et je suis persuadé que là se trouveront de belles spéculations à réaliser, de grands frais d'armement à éviter, tout en obtenant les mêmes résultats (1). »

Ces prévisions ne se sont pas encore réalisées, puisque nous voyons les produits de la pêche : saumons, biches de mer, ailerons de requins, fournir à l'exportation une valeur très faible de 6.756 francs en 1910.

Dans l'alimentation des habitants, les poissons figurent pour une très grande part, et M. Paul Deschanel évaluait en 1884 « à 50 centimes par jour la quantité de poisson consommée par chaque habi-

1. Vincendon Dumoulin, *Les Îles Tahiti*.

tant, ce qui pour toute la population représente 949.000 francs »(1).

Cette branche de l'activité indigène gagnerait à être étendue et dirigée vers une industrialisation bien comprise.

Les importations qui sont faites dans notre Océanie consistent surtout en objets de première nécessité : lait, beurre, vins, farines, et proviennent en première ligne des États-Unis. Viennent ensuite la Nouvelle-Zélande et l'Australie, et en troisième lieu la France. La colonie, riche en elle-même, mais insuffisamment exploitée, est pourtant dans une situation assez prospère grâce au développement des plantations agricoles et notamment des vanilleries, grâce à l'augmentation de valeur de la nacre perlière et à l'exportation sans cesse grandissante des phosphates de Makatéa.

Voici quelle fut la progression du commerce général de la colonie depuis 1904 :

1. P. Deschanel : *La politique française en Océanie à propos du Canal de Panama.*

Années	Importations	Exportations	Totaux
1904	3.221.555	3.563.218	6.784.773
1905	3.028.161	3.062.569	6.090.730
1906	2.746.283	3.716.801	6.463.084
1907	3.331.810	3.639.954	6.961.764
1908	3.867.863	3.145.326	7.013.189
1909	4.612.930	5.051.442	9.664.372
1910	5.659.367	6.031.289	11.690.656
1911	7.206.650	7.519.119	14.725.769
1912	7.747.181	8.481.366	16.228.547

C'est donc, en moins de dix ans, un accroissement de près de 10 millions pour le commerce extérieur de la colonie.

Les archipels qui gravitent autour de l'île de Tahiti : Iles sous le Vent, Tuamotu, Gambier, Marquises sont dans une situation moins favorable : les productions y sont les mêmes qu'à Tahiti, mais l'isolement dans lequel elles se trouvent entrave énormément leur développement économique.

Deux éléments principaux en effet sont nécessaires pour délivrer notre archipel austral des entraves économiques où il se débat : 1° une main-d'œuvre assurée par des travailleurs nombreux et actifs ; 2° l'exis-

tence de moyens de communication entre les îles et avec le reste du monde.

Pour ce qui est de la main-d'œuvre, nous avons vu les que indigènes indolents et paresseux, et d'ailleurs en très petit nombre, sont incapables d'un travail sérieux et un peu fatigant.

Ils s'adonnent presque tous à la culture de la vanille qui n'exige aucune fatigue, mais un peu d'adresse et de dextérité.

Les Chinois qui forment la majorité des immigrants ne conviennent pas non plus pour les travaux qui demandent une certaine force. C'est à d'autres sources nous le verrons, qu'il faudra puiser les travailleurs indispensables à la mise en valeur de nos archipels.

Ence qui concerne les moyens de communication, terrestres et maritimes, il n'y a à proprement parler presque rien, et tout est à créer.

Les transports sont faits presque en totalité par l'Union Steamship Cy qui fait escale à Tahiti dans son parcours San-Francisco-Wellington.

Depuis 1912, la Compagnie française navale de l'Océanie relie directement Tahiti avec la France.

De ce fait, dès 1912, le mouvement commercial de la colonie avec la métropole a augmenté de 353.015 fr. par rapport au chiffre de 1911.

Entre Tahiti et ses dépendances, le mouvement de navigation était en 1912, pour le port de Papeete, de 432 entrées et sorties de bateaux.

De plus, le steamer de la Compagnie française des phosphates de l'Océanie a effectué 38 voyages entre Papeete et Makatea, et un voyage de Tahiti en Nouvelle-Zélande.

Ce mouvement maritime est de bien peu d'importance, et explique l'élévation considérable du taux des frets en Océanie, presque monopolisés par la Compagnie américaine.

Les frets entre la France et la colonie variaient de 85 à 135 francs la tonne.

Par la nouvelle ligne de la Compagnie navale de l'Océanie, les frets se trouveront ramenés entre 50 et 90 francs. La différence est très sensible mais aurait besoin de s'accroître encore.

Tous les progrès, tous les perfectionnements que nous avons envisagés dans les diverses branches de l'activité économique de nos possessions d'Océanie, l'ouverture du Canal de Panama sera-t-elle susceptible de les favoriser ?

Nous avons vu que les lignes de navigation les plus importantes avaient toutes raisons de passer non loin de Tahiti. Quoique l'île ne soit pas, à beaucoup près, dans une situation des plus prospères, les navires auront certainement intérêt à faire escale dans son port :

1° Parce qu'ils y trouveront des vivres frais et de l'eau en abondance ;

2° Parce qu'en l'état actuel de la navigation, le ravitaillement en charbon s'imposera à eux ;

3° Pour les bâtiments mixtes, parce que Tahiti est dans une situation climatique admirable et que l'escale sera très agréable aux passagers ;

4° Dans l'avenir parce que la production du pays s'étant développée, les navires trouveront un fret abondant.

Des vivres frais, des légumes et des fruits, les navires sont assurés d'en trouver à Tahiti « l'écart de Papeete par rapport à la ligne directe Panama-Sydney est si faible que la perte de temps causée aux navires par la recherche de cette escale sera pratiquement nulle. Elle sera du reste largement compensée par le fait que Papeete offre des facilités de ravitaillement bien supérieures : eau pure, viande fraîche, légumes verts y abondent (1) ».

La plupart de ces produits fournissent, même à l'heure actuelle où la colonie est à l'aube de son développement, une exportation intéressante.

Quant à la question de l'eau potable, elle a été étudiée de très près par M. l'Ingénieur en chef Jullidière qui a tracé un programme d'amélioration de l'adduction d'eau de Papeete. L'eau existe en abondance dans l'île, et il suffira de quelques travaux de perfectionnement des captages, pour que le débit soit plus abondant, et la limpidité parfaite.

La question du ravitaillement en charbon a égale-

1. Léon Jacob : le Canal de Panama et les colonies françaises, *Questions diplomatiques et coloniales*, 16 février 1912.

ment arrêté longuement l'attention des commissaires du gouvernement. Une divergence de vues très accentuée s'est manifestée à ce propos entre M. l'Ingénieur en chef Jullidière et M. R. Douvry, délégué du ministre du Commerce.

M. Jullidière a constaté que lorsque le fret embarqué par les navires au départ sera abondant, le charbonnage en cours de route sera avantageux, la distance séparait Panama de l'Australasie étant assez considérable pour nécessiter une grande consommation de charbon.

M. Douvry a estimé au contraire que les navires, même ceux qui feront escale à Tahiti, éviteront d'y charbonner, pour ne pas augmenter les frais de l'escale, étant donné que le charbon importé d'Australie, sera vendu assez cher. M. Douvry évalue à 35 francs le prix des mille kilogrammes de charbon à Papeete, alors qu'en Australie il est vendu 25 fr. 65 la tonne et qu'à Panama, les Américains le céderont au prix coûtant.

Enfin, M. Douvry envisage comme imminent le remplacement du charbon par les huiles lourdes dans la navigation de l'avenir. Après avoir exposé les avantages qu'à son avis, les navires trouveront dans la substitution des huiles lourdes avec moteur Diesel, au charbon actuellement employé : emplacements réduits, bas prix d'achat des huiles, faible consommation, réduction de personnel, etc., M. Dou-

vry conclut : « Il y a deux raisons pour que l'application des moteurs genre Diesel à la propulsion des navires, fasse des progrès de plus en plus rapides : le brevet Diesel qui date de 1897 vient de tomber dans le domaine public. L'adoption de ces moteurs pour la marine réalise de tels avantages que tous les gros sacrifices que peuvent faire les constructeurs en recherches et essais, seront certainement récupérés un jour. »

Cet argument est évidemment d'un grand poids, et nous avons vu que, dans nos Antilles, il a paru utile de tenir compte des transformations qui vont se produire à ce point de vue dans la navigation.

Toutefois, il ne faut rien exagérer : de l'aveu même de M. Douvry, la transformation exigera des capitaux énormes. Il faudra attendre longtemps avant que la substitution des huiles lourdes au charbon ait pu se faire. D'ici là il est à espérer que nos colonies — Tahiti en particulier — auront bénéficié des avantages qu'elles peuvent retirer de la création de ports d'escale charbonnière. Quand les lignes de navigation auront contracté l'habitude de toucher à Tahiti, que, de ce fait, l'île aura pris un essor définitif, les navires continueront à fréquenter son port parce qu'ils y trouveront d'autres avantages qui sont actuellement à l'état latent.

S'il est très utile d'être prudent, et de ne pas gaspiller inconsidérément les capitaux qu'il faut employer

au perfectionnement de nos îles, il serait fâcheux d'être exagérément timide. En ce qui concerne l'utilité d'une escale qui s'imposera à tous les bâtiments mixtes, comprenant passagers et marchandises, elle ne fait de doute pour personne : « De Panama à Auckland, directement, par un paquebot faisant 15 nœuds il y aurait dix-huit jours et demi de mer sans escale, il est certain que les passagers seraient un peu fatigués et probablement de mauvaise humeur, il serait peut-être prudent de leur ménager quelques heures à terre, dans un endroit agréable, si c'est possible, même au prix d'un allongement du voyage. »

Toutefois, M. Jullidière pense que cette considération sera tout à fait secondaire dans le choix d'une escale en Océanie.

Pour M. Douvry au contraire, malgré le coût élevé des escales à Tahiti, les compagnies de navigation seront obligées de les subir, pour ne pas imposer une traversée de trop longue durée à leurs passagers : « Tout ce que l'on peut affirmer, c'est que les paquebots et bâtiments mixtes transportant marchandises et passagers de Panama en Australie, qu'ils touchent ou ne touchent pas en Nouvelle-Zélande feront escale à Tahiti. J'estime en effet que si les paquebots qui iront en Nouvelle-Zélande ou en Australie, veulent avoir quelques chances de concurrencer ceux passant par la voie de Suez, ils seront obligés d'of-

frir une escale à leurs passagers au milieu du Pacifique. Or, il est incontestable qu'à bien des points de vue, c'est notre colonie qui est dans les meilleures conditions pour profiter de cette escale obligatoire des navires à passagers. »

A ce point de vue, M. Douvry ne pense pas que Tahiti ait à craindre la concurrence des colonies allemandes, Apia des Samoa étant trop éloignée de Panama sur la route Panama-Sydney, ni des Anglais qui possèdent l'île Pitcairn où il semble impossible de construire un port.

Tahiti offrira en outre aux passagers ses paysages merveilleux chantés par Loti, est-il besoin de le rappeler, en des pages délicieuses.

Enfin, il sera très possible d'attirer dans nos îles australes les touristes américains qui se déplacent facilement et dépensent sans compter en leur fournissant le confort, les distractions, les facilités de communication et les ressources indispensables ; il conviendra dans ce but de « faire dans la presse locale l'éducation de la population ; conserver le mieux possible dans les districts, les mœurs, les costumes, qui donnent à Tahiti son cachet exotique. Il ne faut pas oublier qu'une partie de la Hollande tire une portion de ses ressources par des procédés analogues » (1).

Toutes ces raisons, qui sont susceptibles d'attirer,

1. Dr Dubruel. Les Établissements français de l'Océanie, *Dépêche coloniale illustrée*, 30 septembre 1912.

dès l'ouverture du Canal de Panama les navires dans le port de Papeete et qui, par suite, créeront un mouvement commercial important dans notre archipel océanien, obligeront fatalement la colonie à sortir de sa torpeur.

Il résulte de ce qui précède que la situation languissante dans laquelle se trouvent actuellement nos établissements provient de deux causes principales : leur isolement, et le défaut de main-d'œuvre.

C'est précisément l'ouverture du Canal de Panama qui va apporter les remèdes nécessaires et donner une nouvelle vitalité aux archipels océaniens : la création ou l'amélioration du port de Tahiti n'est peut-être pas, pour l'heure présente, nécessitée par les besoins de la colonie, mais l'avenir justifiera ces travaux :

« Il se produira tôt ou tard une poussée ; les terres, à présent incultes seront utilisées ; la population augmentera, et la colonie jouira d'une prospérité réelle. Lorsque les Établissements français de l'Océanie seront ainsi arrivés à leur développement, le port que nous projetons ne sera pas trop grand. J'ai donc le droit de dire que le travail ne sera pas perdu, même si la station de charbon n'a pas toute l'importance que je suppose », dit M. Jullidière, qui n'est pas suspect de partialité.

Tahiti est encore une colonie à faire. Il y a d'immenses étendues fertiles qui ne sont pas encore cultivées. Les cultures du coco et de la vanille, ne sont

pas suffisantes pour assurer la prospérité de nos Établissements d'Océanie.

Sans passer en revue tous les produits qui sont susceptibles d'y réussir, nous rappellerons que le cacao, le café y peuvent donner de bons résultats, que surtout la culture méthodique des fruits peut être la source d'un élément commercial très florissant.

« Une fois les vastes landes actuellement abandonnées au lantana et au burao, mises en valeur, les îles de la société pourront imiter les « fruits ports » californiens. Déjà la Steamship Oceania Cy envoie à Paapeete de grands cargos qui se chargent d'oranges au moment de la saison. A ces fruits, qui poussent à l'état sauvage, dans la montagne, et dont la culture serait très rémunératrice, pourraient s'ajouter les limons, les citrons et surtout les avocats (alligator's pears) qui atteignent de très beaux prix sur les marchés de Californie (1). »

Pour cette mise en valeur, il sera nécessaire de recourir à une main-d'œuvre importée, les îles étant extrêmement peu peuplées et les travailleurs y étant très exigeants et très irréguliers. Là encore nous pouvons espérer trouver un heureux effet dans le nouveau trafic qui va se créer par suite de l'ouverture de l'isthme américain : « On devra, dans un intérêt politique, éviter le recrutement en Extrême-Orient et

1. Dubruel. *Les Établissements français de l'Océanie*.

surtout au Japon, l'Annamite ne saurait être essayé, de l'avis de tous ceux qui l'ont connu dans son pays. C'est donc d'Europe, et si l'on peut, de France, qu'il faut amener les ouvriers... à défaut de Français, l'Italien, l'Espagnol ou le Portugais peuvent être utilisés. On emploie des Espagnols et des Italiens à Panama, et on s'en trouve bien. On pourrait aussi, mais peut-être plus difficilement trouver quelques ouvriers dans les Antilles françaises. Au total, le problème de la main-d'œuvre est sérieux, mais non inquiétant. » C'est sous ce jour que M. Douvry envisage la question de la main-d'œuvre, en se plaçant d'ailleurs spécialement au point de vue de l'exécution des travaux d'amélioration projetés à Tahiti. Et, plus loin : « L'exécution des travaux du port fournira l'occasion d'essayer l'importation d'une main-d'œuvre européenne, dont la majeure partie, cédant au charme de l'île, s'y établira définitivement. »

Directement ou indirectement, le nouveau canal favorisera donc l'introduction de la main-d'œuvre nécessaire à la prospérité de notre possession.

Ces travailleurs, du reste, auront fort à faire si, comme il est permis de l'espérer, la production industrielle se développe à côté de la production agricole.

La vente du charbon sera, pendant de longues années à venir, un élément rémunérateur, en premier lieu ; l'exploitation des phosphates de Makatée, en

second lieu, est susceptible de s'étendre en importance et en valeur ; la Compagnie française des phosphates de l'Océanie a l'intention d'établir un dépôt de phosphates à Papeete, de façon à permettre aux cargos de passage (1), de s'approvisionner à Tahiti, sans être obligés de faire une nouvelle escale à Makatéa. Si le projet réussit, c'est 70.000 tonnes de fret supplémentaire par an dans le port de Papeete. Cela contribuerait grandement au succès du port d'escale de Tahiti.

Enfin, dans l'avenir, on pourrait peut-être réaliser les prévisions faites en 1844 par Vincendon-Dumoulin, et développer, en vue de l'exportation l'industrie locale de la pêche.

On le voit, tous les champs d'activité sont ouverts à une colonie si favorablement placée, et il est certain que les capitaux importants qui vont être engagés dans les travaux divers d'amélioration du port et de la ville de Papeete seront utilement employés.

Le programme de travaux présenté par la mission Jullidière et adopté par le Comité des Travaux publics des colonies comprend :

1° La construction de phares destinés à éclairer la route vers Papeete, au milieu des nombreuses îles

(1) En 1912 les principaux pays qui importaient directement des phosphates en provenance de Makatéa étaient, par ordre d'importance : l'Angleterre, les îles Sandwich, l'Espagne et la Belgique.

de l'archipel polynésien. Du fait, en effet, que les feux sont très rares dans ces parages du Pacifique, les navires, trouvant une route bien éclairée conduisant à Papeete auront une tendance naturelle à l'emprunter.

2° L'aménagement et l'outillage du port de Papeete.

3° La construction d'un parc à charbon qui sera exploité par une entreprise commerciale.

4° Travaux d'adduction d'eau, d'assainissement, et installation de la télégraphie sans fil.

C'est une dépense totale évaluée à 7 millions. « La dépense de 7 millions, nécessaire pour la création d'un port d'escale, n'est pas hors de proportion avec les avantages qu'on en peut attendre. La diminution du prix du fret, qui en sera la conséquence, fera cesser, dans une large mesure, l'isolement à peu près complet du reste du monde qui s'oppose actuellement au développement normal de nos établissements de l'Océanie. Il convient également de mentionner l'intérêt que peut présenter, au point de vue des intérêts généraux du pays, l'existence au milieu du Pacifique d'un port français bien outillé pour le ravitaillement en charbon.

« Ce sont là des bénéfices indirects assez importants, pour que l'on puisse s'en contenter. Il ne faut pas espérer par surcroît une rémunération du capital par le prélèvement de droits et de taxes sur les clients du

port. Pour ce motif, le Comité estime que les travaux ne peuvent être exécutés que par l'État (1). »

Une Commission interministérielle, actuellement en exercice et comprenant des membres des ministères des Finances, de la Marine et du Commerce, soumettra au Gouvernement le résultat de ses délibérations, mais dès à présent il est à prévoir que le programme de travaux préconisé par les membres de la mission Jullidière recevra son exécution.

Le développement certain que vont prendre les Établissements français dans l'Océanie ne sera pas sans bénéficier, d'une façon effective, aux intérêts généraux de la Métropole.

Au point de vue commercial, la France ne peut que trouver des avantages aux facilités de transport et à la diminution du taux des frets qui favoriseront les échanges entre Tahiti et la mère-patrie. Des produits qui sont actuellement dirigés sur la Nouvelle-Zélande et sur l'Australie, tendront insensiblement à prendre la route de France, quand la distance sera très amoindrie par la facilité des communications.

Un autre point de vue, plus élevé, plus impérialiste, celui d'une défense éventuelle de nos possessions, mérite de retenir l'attention.

Le côté spécialement militaire de la question n'a

1. Conclusions du rapport au Comité des Travaux publics des colonies.

pas été envisagé par la mission Jullidière en ce qui concerne Tahiti. Il semble pourtant que la situation géographique de cette île, au centre de nos possessions australes, la recommande particulièrement au point de vue de l'installation de troupes.

« En cas de guerre, Tahiti serait notre seule base d'opération et de ravitaillement dans le Pacifique et dans toute l'étendue des côtes occidentales de l'Amérique », écrivait M. Paul Deschanel en 1884, et dans un article de M. Léon Jacob, paru en 1912 sur « le Canal de Panama et les colonies françaises », nous trouvons cette appréciation intéressante : « On ne doit pas oublier que l'ouverture de l'Isthme de Panama provoquera plus encore qu'une révolution économique : elle fait de l'Océan Pacifique le théâtre des grandes rivalités politiques internationales.

L'axe du monde se déplace, gagnant, des pays de la vieille Europe le centre même du grand Océan : entouré des rivages surpeuplés de la Chine et de la Malaisie, convoité par la jeune ambition des États-Unis, du Japon, et du Commonwealth australien, le Pacifique devient chaque jour davantage une Méditerranée...

Forte de sa possession de la Nouvelle-Calédonie, de Tahiti, et des archipels voisins (Marquises, Gambier, Tuamotu, etc.) de sa part d'autorité dans le condominium des Nouvelles-Hébrides, et de ses droits sur l'îlot de Clipperton, la France pourrait faire

grande figure dans les mers polynésiennes si elle y possédait un port et un arsenal bien outillés ».

Prosperité assurée à nos Établissements français de l'Océanie, et progrès probable dans toutes les branches de l'activité de ces colonies, dans l'agriculture, l'industrie et le commerce ; comme conséquence, avantages économiques non douteux, et prestige politique grandissant pour la métropole, voilà le résultat réconfortant que nous pouvons espérer de l'œuvre enfin terminée du percement de l'Isthme de Panama.

Mais pour que ces avantages ambitionnés et possibles deviennent des réalités tangibles, nous avons encore beaucoup à faire.

Il ne faut pas nous laisser bercer par la douce illusion que le courant maritime viendra chercher dans nos possessions les facilités que d'heureuses prévisions ont pu faire promettre. C'est à nous d'aspirer en quelque sorte le trafic par la création presque complète d'un outillage qui fait défaut.

Il serait désolant de voir échapper de nos mains les atouts qui nous restent. La partie est engagée : c'est à nous de la gagner. Il n'y a pas de temps à perdre ; les travaux à exécuter sont très importants et c'est le 1^{er} janvier 1915 que le canal ouvrira officiellement ses portes.

Dans nos Antilles, l'étude de la question nous a

permis de conclure que là, nous ne trouverions pas probablement la compensation que nous sommes en droit d'attendre de la réalisation de l'idée qui fut française.

Mais en Océanie, nous pouvons, et nous devons nous créer cette consolation et ce sera en même temps une œuvre utile, d'une réalité plus palpable que les imprudentes prévisions du siècle dernier.

Il n'est pas douteux que la transformation des voies de communications dans un pays n'ait, au point de vue national, une influence énorme sur le développement des forces-vives de ce pays. Il est de même certain que l'ouverture d'une nouvelle voie de communication à travers un continent doit avoir une répercussion mondiale sur les progrès de l'agriculture, de l'industrie et du commerce de toutes les grandes nations.

Construit pour servir à des intérêts américains, le Canal de Panama bénéficiera d'abord à ceux qui auront eue le mérite d'en mener l'exécution à bonne fin. C'est une conséquence logique, nécessaire, de la politique que les États-Unis ont suivie depuis de longues années.

Le non interventionnisme de l'Europe dans les affaires de l'Amérique a pour corollaire l'interventionnisme des États-Unis dans les mêmes affaires américaines.

L'aventure hasardeuse que nous avons tentée, si elle avait tourné à notre avantage, aurait pu mettre obstacle à l'envahissement progressif et raisonné de la « nation étoilée ». De vains regrets seraient, superflus. Nous devons regarder vers l'avenir, et non pas nous appesantir sur les tristes événements du passé. L'hégémonie des États-Unis se fera plus que jamais sentir dans l'Amérique entière.

Mais, qu'ils le veuillent ou non, la modification géographique qui sera apportée par le percement du Canal de Panama profitera à d'autres intérêts que ceux des Américains.

Il sera légitime que la France, avant toute autre nation en retire un profit assuré. L'idée française, les sacrifices de l'épargne française, les travaux français exécutés, tout cela ne doit pas être entièrement perdu.

C'est dans ses colonies surtout qu'elle pourra trouver une juste compensation.

« Sans doute, nous sommes loin des espérances un moment conçues par des esprits optimistes qui voyaient déjà le courant commercial entre l'Europe et les régions du Pacifique traverser et enrichir nos colonies des Antilles, mais il est certain que l'ouverture du canal américain ne sera pas sans avantage pour ces colonies, et que même les rêves conçus à ce propos n'ont pas été sans utilité.

« Ils ont en effet rappelé l'attention publique sur des Établissements un peu oubliés, sinon dédaignés,

et qui valent cependant que l'on songe à eux, non seulement à cause des souvenirs historiques qu'ils rappellent, et parce qu'ils ont été la pierre d'attente de notre domaine colonial, mais aussi pour leur richesse et leur beauté.

« Enfin, il est permis de croire que l'île de Tahiti, déjà célébrée par les voyageurs et les littérateurs, acquerra une importance économique qui pourra devenir considérable (1). »

C'est en effet en cela que se résument pour la France les conséquences de l'ouverture du Canal de Panama : développement économique de nos Antilles, et merveilleux essor donné à nos possessions océaniques.

Effacer le souvenir pénible de notre insuccès et de notre abandon, tel est la tâche glorieuse qui incombera à nos colonies, hélas tant décriées, et cette tâche, avec le concours des pouvoirs locaux et l'appui de la métropole, nous sommes convaincus qu'elles n'y failliront point.

1. Rapport de M. le Sénateur Gervais sur le budget du ministère des Colonies pour l'exercice 1913.

Vu : le Président de la thèse

PERREAU

Vu : le Doyen,
CAUWÈS

Vu et permis d'imprimer
Le Vice-Recteur de l'Académie
L. LIARD

BIBLIOGRAPHIE

CHEMIN DUPONTÈS. — Les Petites Antilles.

DESCHANEL. — Les intérêts français dans l'Océanie.

— La politique française en Océanie à propos du Canal de Panama.

GEISSER. — Il Canale di Panama.

JACOB. — Le Canal de Panama et les colonies françaises.

LARA, RAIMOND ET WACHTER. — Le Port de la Pointe-à-Pitre.

Rapport de M. le Sénateur Gervais sur le budget du ministère des Colonies en 1913.

Rapports de la mission Jullidière.

VALLÉ. — L'Affaire de Panama.

VINCENDON-DUMOULIN. — Les Iles Tahiti.

Périodiques

Le Correspondant.

La Dépêche coloniale.

L'Économiste colonial.

La France économique et financière.

Le Journal officiel.

Moniteur des intérêts matériels.

Quinzaine coloniale.

La Revue de Paris.

Le Temps.

Statistiques de l'Office colonial.

TABLE DES MATIÈRES

I. — Le Canal de Panamá. — Les divers projets ; l'affaire française ; la reprise par les Américains.	5
II. — Les Antilles françaises. — Leur passé. — Situation actuelle ; conséquences de l'ouverture du Canal de Panama	29
III. — Les Établissements français de l'Océanie. — La grande route Panama-Sydney ; l'avenir de Tahiti	79

MAYENNE, IMPRIMERIE CHARLES COLIN

